A°. 1859. N°. 247

Opregte Donderdagsche

HAARLEMSCHE

COURANT

van 20 October.

[*Bij N°. 247 dezer Courant behoort een Vervolg.*]

Bij N°. 247 dezer Courant behoort als bijvoegsel het voorloopig verslag van de commissie van rapporteurs der Tweede-Kamer, betreffende de concessien voor den aanleg van de Noorder- en Zuider-spoorwegen.

WEENEN, 16 October.

De oostenrijksche Regering heeft niet dan schoorvoetende hare goedkeuring verleend aan het voorstel tot het houden van een Congres. Zij is voornamelijk tot dit besluit overgegaan uithoofde alleen in dergelijke vereeniging het middel kan worden gevonden om de italiaansche aangelegenheden op een vasten voet te regelen en, zoolang daarin niet is voorzien, de revolutionaire woelingen in het Venetiaansche zullen aanhouden. Allerwegen worden de oostenrijksche troepen op den voet van vrede teruggebragt. In laatstgenoemd landschap alleen blijft het leger op den voet van oorlog. — De bergpassen in Tirol, aan de zijde van Italie, worden zeer versterkt, en ook in de daarvoor vatbare passen in het binnenland worden werken van verdediging aangelegd. De daar in bezetting liggende militairen worden tot het uitvoeren dezer werken gebezigd.

— Men spreekt van eene aanstaande bijeenkomst van de Keizers van Oostenrijk en van Rusland. De Aartshertog *Albrecht* is gelast om zich deswegens met Keizer *Alexander* te Warschau te verstaan.

BERLIJN, 17 October.

De geboortedag des Konings is niet zonder plegtigheid, maar stil, gevierd. Bij het overdragen van het rectoraat van de academie van Berlijn, is gewaagd van Z^r. M^s. verdiensten in de bevordering der wetenschappen, en van de belangrijke toekomst, welke Pruissen bij eene hervorming der duitsche Bonds-acte verbeidt.

Z. M. de Keizer van Rusland heeft, ter zake van den lijdenden toestand des Konings, de stad Breslau voorgesteld tot het afleggen van het den Prins-Regent toegezegde bezoek. Woensdag vertrekt de Prins derwaarts. Aan de groote parade, ter eere des Keizers, zullen de regimenten, welke den naam van Z. M. en van den troonopvolger voeren, deelnemen.

VAN DEN RIJN, 18 October.

Het besturende committé van de Nationale Vereeniging voor Duitschland is te Eisenach vergaderd, ter regeling van zijne werkzaamheden. Vermoedelijk zal het te Coburg worden gevestigd.

— Uit Italie wordt gemeld, dat in Ferrara een committé aanwezig is, 't welk bestemd is om op de gemoederen der italiaansch-gezinden in het Venetiaansche te werken; — de aldaar aanwezige jonge lieden te verleiden om zich van daar te verwijderen, ten einde bij de troepen van *Garribaldi* in dienst te worden gesteld, en om wapenen te verzamelen, met het doel om deze, zoodra zich daartoe eene goede gelegenheid voordoet, in het Venetiaansche intevoeren. Dit committé staat in verband met een dergelijk, 't welk zich in Padua heeft gevestigd. Het verband is toevallig ontdekt, en daardoor is de overheid bij magte geweest om de schuldigen aan deze zamenspanning optesporen, en in verzekerde bewaring te stellen. Onder hunne papieren zijn eene menigte oproerige proclamatien gevonden, gereed om ter gelegener tijd onder de menigte te worden verbreid.

Van de oostenrijksche zijde wordt beweerd, dat dit committé van Ferrara klaarblijkelijk onder bescherming staat van den sardinischen minister *Ratazzi*, en eene briefwisseling onderhoudt met vereenigingen in Milaan en in Turin, welke door Koning *Victor Emmanuel* worden ondersteund, en van geldmiddelen worden voorzien. Naar luid dezer opgaven, zoude de minister *Ratazzi* zich met de Mazzinisten hebben verstaan om de opgewondenheid in de venetiaansche provincien levendig te houden, en zijn in dezelve vertrouwde zendelingen aanwezig, die onderteekeningen op verbindtenissen verzamelen, bij welke men zich gereed verklaart om het voorbeeld van de hertogdommen en van de Legatien te volgen. Men voegt daarbij, dat op verschillende plaatsen aan de grenzen kisten met geweren aanwezig zijn, gereed om zoodra dit veilig kan geschieden, te worden ingevoerd.

PARIJS, 17 October.

Een der te Venetie uitkomende dagbladen meldt, onder dagteekening van 11 October, dat daar ter stede zijn aangekomen de aartsbisschop van Udine, de bisschoppen van Verona, Padua, Feltre en Belluno, Concordia, Trevise, Cenedo en de gevolmagtigden der bisschoppen van Rovigo en Vicenza. Het behoeft te nauwernood vermelding, dat de zamenkomst van zoo vele prelaten in de hoofdstad van het Venetiaansche zeer wordt opgemerkt, en dat de antikatholieke in Italie uitkomende dagbladen niet geheel zonder bezorgdheid zijn omtrent de gevolgen dezer zamenkomst.

In de *Univers* leest men heden, dat ook de bisschoppen van Versailles, Angers en Chartres hunne mandamenten hebben uitgevaardigd omtrent den stand van zaken in den Kerkelijken Staat, en dat de bisschop van Luçon een brief heeft geschreven aan den kardinaal-aartsbisschop *Donnet*, waarin de beginselen worden ontwikkeld, welke terug worden gevonden in al de tot dus ver bekend gemaakte mandamenten.

— Inmiddels worden van eene liberale zijde berigten medegedeeld omtrent den toestand van Italie, die alles behalve gunstig luiden en het bewijs opleveren, dat de oppervlakte wel is waar rustig is daar te lande, maar dat de gemoederen onder die oppervlakte diep bewogen zijn en in de meest opgewondene stemming verkeeren.

Zoo is men onder anderen in Parma alles behalve gerust, en vreest men, dat daar ernstige onlusten zullen plaats hebben, in geval de dictator *Farini* mogt willen overgaan tot het toepassen van de doodstraf op de moordenaren van graaf *Anviti*. Verder zijn de overheden in de Legatien verpligt om het oog te houden op de aanhangers van *Mazzini*, en moeten zij krachtige voorzorgen nemen, opdat het leger niet door het revolutionaire element worde aangestoken. Bij deze bezwaren komt een derde, te weten, geldgebrek, 't welk aanleiding geeft, dat door de gematigde liberalen, die bepaald gestemd zijn zoowel tegen het herstel der vorige Souvereinen, als tegen de Republiek, met te meer kracht wordt aangedrongen op de inlijving van Centraal-Italie in Sardinie, op de instelling van een Regentschap in. den persoon van den *Prins de Carignan* en op het bezetten der steden door sardinische troepen.

De heer *Minghetti*, de voorzitter der Nationale Vergadering te Bologna, is naar Turin vertrokken, om Koning *Victor Emmanuel* te onderhouden over de wenschen van Midden-Italie. De laatstgenoemde Monarch zou het echter niet geraden hebben geacht, om dienaangaande een besluit te nemen, dan na zijnen geallieerde, Keizer *Napoleon*, te hebben geraadpleegd. De zending van den minister, generaal *Dabormida*, zou ook hiermede in verband moeten worden gebragt.

Reeds tweemalen is de genoemde bewindsman door den Keizer ten gehoore ontvangen, zonder dat men iets zekers heeft vernomen omtrent den uitslag van de door hem beproefde pogingen. Dit alleen weet men, dat, ingeval hij is gekomen met het doel om met den Keizer den toestand van Midden-Italie te bespreken, zijne mededeelingen zijn bevestigd door de laatstelijk van den maarschalk *Vaillant* ontvangene verslagen. De maarschalk is overtuigd, dat weldra jammerlijke wanordelijkheden zullen plaats hebben, en meent, dat, ingeval de Keizer dezelve wil voorkomen, hem geen andere weg overblijft dan het bezetten der voornaamste steden door de fransche krijgsmagt. Men houdt het voor mogelijk, dat deze krijgskundige raad bij Keizer *Napoleon* ingang zal vinden.

De dictator *Farini* heeft eene circulaire gezonden aan de agenten, die door hem met eene politieke zending in het buitenland zijn belast. In die circulaire verklaart hij zich zeer nadrukkelijk voor de inlijving, als een onvermijdelijk gevolg van het besluit, waarbij de vorige Souvereinen van de regering vervallen zijn verklaard. De Staten van Midden-Italie vormen, volgens den heer *Farini*, een onafscheidelijk geheel, en de inlijving zal de meest gewenschte gevolgen hebben. Zij zal voldoening verschaffen aan het nationale gevoel en de opgewondene gemoederen ter neder zetten door de bevrediging van den algemeenen wensch. Eindelijk zal, naar luid der circulaire, een groote stap worden gedaan op den naar de nationale reorganisatie leidenden weg, welke door een roemvollen oorlog geopend is en met vasten wil en verstandige omzigtigheid wordt gevolgd door de italiaansche bevolking, onder den geestdriftigen bijval van het geheele liberale Europa.

— De te Marseille uitkomende dagbladen deelen berigten mede uit Calcutta, van den 9^den September, waaruit blijkt, dat eene zaak, waarvan men zich in Engeland veel goeds meende te mogen voorspellen, niet verwezenlijkt is geworden. De tot opstand overgeslagen soldaten van de O. Indische Compagnie hadden namelijk geweigerd om deeltenemen aan de expeditie naar China. Die soldaten, welke, ten gevolge der hun gelatene vrijheid, hun ontslag hadden gevraagd, waren overgegaan aan boord van schepen, ten einde naar Europa te worden teruggevoerd.

— Ten gevolge van de onlangs te Konstantinopel ontdekte zamenzwering, hebben de gezamenlijke vertegenwoordigers der mogendheden, welke het parijsche tractaat mede hebben geteekend, een collectief memorandum gezonden aan de Porte, waarin de tegenwoordige administratie van Turkije zeer sterk wordt gegispt, en nadrukkelijk wordt verklaard dat Turkije onrustig zal blijven, zoolang het niet de zekerheid heeft van eene regering te zullen verkrijgen, die nauwkeurig acht slaat op de morele en materiële behoeften der bevolking, die eene verklaarde vijandin is van misbruiken, en die voor alles eene verstandige zuinigheid wil betrachten in het gebruik der openbare geldmiddelen.

De turksche bewindslieden schijnen dat memorandum zeer kwalijk te hebben opgenomen, en hebben een kruistogt aangevangen tegen de drukpers. Het bekende dagblad *la Presse d'Orient*, 't welk zich niet schijnt te hebben willen onderwerpen, is driemalen gewaarschuwd en daarna verboden. Het genoemde blad maakt dit zijnen lezers bekend, met vermelding tevens, dat de dagbladen in Turkije te kiezen hebben tusschen voorloopige censuur en waarschuwingen, gepaard desgevorderd met opheffing. *La Presse* had aan censuur de voorkeur gegeven en protesteert nu tegen het besluit der Regering, welke het stelsel der waarschuwingen en derzelver gevolgen toepast.

— De algemeene opbrengst der middelen gedurende de negen maanden van 1859 bedraagt 799 millioenen, zijnde 13 millioenen *minder* dan de opbrengst gedurende hetzelfde tijdsverloop van 1858. Vooral de registratie en hypotheek-regten hebben minder opgebragt. Sedert 1854 was de opbrengst steeds vooruitgaande geweest. De tegenwoordige vermindering zou hoofdzakelijk aan de ongewone tijdsomstandigheden moeten worden toegeschreven.

PARIJS, 18 October.

Het berigt, dat het vredes-tractaat te Zurich geteekend is geworden tusschen Oostenrijk en Frankrijk, heeft onder de groote menigte een gevoel van teleurstelling doen ontstaan. Men had iets meer verwacht. Naar men zegt, heeft dat tractaat slechts betrekking op den afstand van Lombardije, en zou uit de omstandigheid, dat het alleen door twee mogendheden geteekend is, moeten worden afgeleid, dat al de zwarigheden van volle kracht zijn gebleven, niet alleen tusschen Oostenrijk en Sardinie, maar ook tusschen diep laatsten Staat en Frankrijk. Zelfs de aangelegenheid der lombardijsche schuld zou niet geregeld zijn geworden, zoodat de gevolmagtigden nog gedurende langen tijd te Zurich zullen moeten blijven, alvorens zich van hunne taak geheel te hebben gekweten.

Van eene zijde, welke met de Regering in betrekking staat, wordt aangemerkt, dat, vermits in het tractaat zoowel de preliminairen van Villafranca zijn opgenomen, als de voorwaarden, welke door Oostenrijk aan den afstand van Lombardije zijn verbonden, het te veronderstellen is, dat Frankrijk Sardinie heeft geraadpleegd, alvorens tot de onderteekening van het het tractaat overtegaan. De half-officiële organen *le Pays* en *la Patrie* gaan uit van het standpunt, dat het nu gesloten tractaat niet had kunnen worden tot stand gebragt, ingeval de drie mogendheden zich niet hadden verstaan omtrent het vraagstuk, betreffende Lombardije, en dat de beide andere daaruit voortvloeijende tractaten, het eene tusschen Frankrijk en Sardinie, het tweede tusschen Frankrijk, Sardinie en Oostenrijk, geene buitengewone bezwaren zullen opleveren. Het zal inmiddels de vraag zijn, of die bladen op dit oogenblik de zaken niet wat al te ligt inzien.

Men heeft al weder een nieuw plan tot schikking der zaken uitgedacht, wat Midden-Italie betreft. Bij geruchte wordt thans verzekerd, dat de Keizer zich met Oostenrijk heeft verstaan om den Groothertog van Toscane aan het hoofd der twee Donau-vorstendommen te plaatsen, ter vervanging van Vorst *Kusa*, tot wiens ontslag de Keizer reeds voorlang zou hebben besloten. Mogt dit geschieden, dan zou Oostenrijk niet langer blijven aandringen op het herstel van den Hertog van Modena.

Nog wil men weten, dat de Keizer ook het ontslag in handen heeft van den kollonel *Cypriani*, den dictator te Bologna. Vermits de kollonel zich verbonden heeft, om in alles de instructien optevolgen, welke hem van wege de fransche Regering worden gegeven, zou niets gemakkelijker zijn dan het herstel der pausselijke Regering in de Legatien, nadat die Regering alvorens de meest wenschelijke hervormingen zal hebben ingevoerd.

Mogt het Congres bijeenkomen, dan zullen daarin zeer zeker weder de belangen van het Oosten ter spraak worden gebragt. Het Rijk van den Sultan nadert meer en meer zijne ontbinding, ten gevolge, 't zij van eene revolutie in Konstantinopel, 't zij van andere oorzaken. Het is van het grootste belang voor het behoud van den algemeenen vrede, dat men zich daarop zal voorbereiden, om niet door de gebeurtenissen te worden verrast.

LONDEN, 17 October.

Naar aanleiding van het verspreide berigt, dat nu eerlang een Congres zal worden gehouden om over de italiaansche aangelegenheden te beraadslagen, zegt de ministeriële *Globe* heden het volgende:

„De conferentien te Zurich zijn nog niet gesloten; de oorzaak der vertraging schijnt gelegen te zijn in de moeijelijkheid der regeling van de financiële punten. Zoolang die conferentien niet afgeloopen zijn, is een voorstel om een Congres te houden voorbarig; maar zoodra dezelve zullen zijn geëindigd, is het zeer waarschijnlijk dat zoodanig voorstel door eenige der mogendheden, vermoedelijk door Frankrijk, gedaan zal worden. Dan zal het de geschikte tijd wezen om te overwegen op welken grondslag het Congres gehouden zal worden. Een naburige Staat (Frankrijk) moge zich in een schijnbaar moeijelijken toestand geplaatst hebben door zich te verbinden om den terugkeer der Hertogen naar Midden-Italie te bevorderen, — maar aan den anderen kant heeft Oostenrijk er in toegestemd, dat daartoe geen geweld gebezigd zou worden. Van daar zal die moeijelijkheid bij nadere beschouwing misschien in wezenlijkheid minder groot bevonden worden dan zij scheen te zijn. Na die inwilliging gedaan te hebben, zal Oostenrijk denkelijk inzien, dat het raadzaam is, niet te volharden in het belemmeren van eene vereffening der zaak door onuitvoerlijke voorwaarden te stellen. Hetgeen ons gouvernement vorderde, is in wezenlijkheid door Oostenrijk toegestaan, namelijk, dat aan de Italianen bij het regelen hunner zaken, hetzij door eene vereeniging met Piemont, hetzij door zich bijzondere besturen te geven, geen dwang aangedaan zou worden. Doch voor 't overige zijn de voorwaarden van het Congres, de tijd, wanneer het bijeen zal komen, en de plaats, waar het zal vergaderen, op dit oogenblik nog even onbepaald als het houden van het Congres zelf."

— Het dezer dagen vermelde gerucht, dat de fransche Regering voornemens zou zijn om van Sardinie de kosten van den italiaanschen oorlog, geheel of gedeeltelijk, terug te vorderen, en dat deze vordering aanleiding zou kunnen geven tot het afstaan van Savoye aan Frankrijk, wordt in hier ontvangene berigten uit Parijs als ongegrond tegengesproken. Het fransche gouvernement vordert slechts, zoo als daarbij verzekerd wordt, van Sardinie de waarde terug van hetgeen het gedurende den oorlog aan wapenen, krijgsbehoeften en in geld verstrekt heeft, en dit een en ander beloopt niet meer dan 60 millioenen franken.

— De te Liverpool aangebragte tijdingen uit Nieuw-York van 6 October behelzen niets naders omtrent de zaak van het bezetten van het eiland San Juan. De britsche

gezant had den 1sten dezer een langdurig onderhoud daarover gehad met den americaanschen staats-secretaris; maar zoolang de meening van het engelsche gouvernement niet medegedeeld was, zou men de zaak in den tegenwoordigen toestand laten.

Te Nieuw-York had men berigt, dat de bekende vrijbuiter *Walker*, met 200 à 300 manschappen, den 4den October in eene stoomboot van Nieuw-Orleans vertrokken was, om weder een inval in Nicaragua te doen. De overheden te Nieuw-Orleans hadden geweigerd, de noodige scheepspapieren voor de stoomboot uittereiken; maar niettemin was zij ongehinderd in zee gestoken.

De berigten uit Nieuw-Orleans omtrent den katoen-oogst in de zuidelijke Staten luiden zeer gunstig; de oogst der suiker daarentegen zou gering wezen.

De fransche zaakgelastigde in Venezuela heeft den 14den September, op last van het gouvernement dier Republiek, het land verlaten, omdat hij aanhoudend eene vijandige gezindheid tegen het bestaande gouvernement aan den dag legde. Ofschoon afdoende bewijzen van zijne schuld naar Parijs gezonden waren, vreesde men, dat de genomen maatregel moeijelijkheden met het fransche bewind zou opleveren.

— Uit de thans hier te lande ontvangen uitvoerige tijdingen uit Calcutta van 9 en uit Madras van 16 September blijkt, dat het onlangs medegedeelde berigt van het vermeesteren der militaire station te Mundlaisir, in Midden-Indie, door *Feroze-Shah*, ongegrond is geweest. Aanleiding tot dat berigt heeft gegeven een opstand, die den 22sten Augustus in de gevangenis te Mundlaisir (omstreeks 30 eng. mijlen van Mhow) onder de gevangenen is uitgebroken. Deze laatsten, ten getale van 350, hebben de wacht overrompeld, en den bevelhebber van de geringe militaire bezetting der plaats, kapitein *Hawes*, benevens verscheidene zijner manschappen gedood. Met behulp der gewapende manschappen van den naburigen inlandschen Vorst *Holkar* is de opstand bedwongen; maar voor dat deze de plaats verlieten, hebben zij zich aan plundering schuldig gemaakt en o. a. ook de kas van het te Mundlaisir gestationeerde engelsche detachement vermeesterd.

In de met deze gelegenheid ontvangene uitvoerige berigten uit Hongkong van 24 Augustus wordt stellig gemeld, dat de americaansche gezant, de heer *Ward*, te Pekin aangekomen en daar beleefd ontvangen is, en dat hij de ratificatien van het met de Ver-Staten gesloten tractaat heeft uitgewisseld; alsmede, dat de chinesche overheden aan hem verklaard hadden, dat zij bereid waren om ook de gezanten der overige mogendheden vriendschappelijk te ontvangen.

— Men verzekert thans, dat de *Great-Eastern* nog in den loop dezer maand van Holyhead de reis naar Noord-America zal aannemen.

— De beurs was heden weder vast. De 3 pc. gecons. 96 à 1/4.

BRUSSEL, 18 October.

Een der voornaamste hier uitkomende liberale organen maakt de aanmerking, dat men tot dusver alleen weet, dat de vrede te Zurich geteekend is tusschen de twee groote mogendheden, maar dat niets is vernomen omtrent de deelneming van Sardinie, en evenmin omtrent de bijeenkomst van een Congres. Dat blad meent, in afwachting van nadere bijzonderheden, te kunnen verzekeren, dat het financiële vraagstuk, in verband met den afstand van Lombardije, aanleiding heeft gegeven tot groot bezwaar; — dat de arbitrage eener derde mogendheid wenschelijk is geacht; — dat Oostenrijk daarop Nederland heeft voorgesteld; maar dat de beide andere contracterende partijen zich met dit voorstel niet hebben vereenigd, op grond dat Nederland voor zeer aanzienlijke sommen betrokken is in de oostenrijksche schuld en derhalve in deze aangelegenheid wel niet met genoegzame onpartijdigheid zou te werk gaan. — Hoe de zaak verder is geloopen, is niet bekend. Het gerucht wil, dat Sardinie 250 millioenen zal overnemen.

— Het clericale hoofdorgaan *le Journal de Bruxelles* antwoordt heden op de aanvallen der liberale bladen tegen het mandament van den aartsbisschop van Mechelen. De verdediging van dat hoofdorgaan is echter uitermate zwak. De opmerking, dat de bevolking der Legatien nu doet, wat de belgische katholieken in 1830 tegenover Koning *Willem I* hebben gedaan, laat dat hoofdorgaan onder anderen geheel ter zijde. Daarentegen maakt het de aanmerking, dat het aan „*de Belgen*” die de *Indépendance Belge* schrijven, kwalijk past om de nationaliteit van den aartsbisschop van Mechelen *als belgisch onderdaan* te verdenken. Volgens dat blad, verzetten zich thans de liberalen tegen de prelaten, die gebeden *voor den Paus* voorschrijven, en is welligt de tijd niet ver meer verwijderd, dat zij het openbare gebed *voor den Koning* zullen gaan beschouwen als eene inbreuk op de burgerlijke regten, en als eene zamenspanning tegen het constitutioneele koningschap.

Volgens dat clericale blad, hebben niet alleen de fransche dagbladen last bekomen om de bisschoppelijke mandamenten onvermeld te laten, maar zijn ook de boekdrukkers in Frankrijk gewaarschuwd om hunne persen niet ten dienste van het episcopaat te stellen, opdat zij geen gevaar zullen loopen der intrekking van het hun van wege de Regering verstrekte patent.

'SGRAVENHAGE, 19 October.

Bij besluiten van 15 en 16 Oct. heeft Z. M. benoemd: tot burgemeester der gemeente Oudshoorn *J. W. Rösener Manz*, onder toekenning van eervol ontslag als burgemeester der gemeente Zoetermeer, — en tot burgemeester der gemeente Gorinchem *W. A. Viruly Verbrugge*; — tot majoor-commandant der dienstdoende schutterij te Arnhem *W. S. van den Bergh van Heinenoord*, thans kapitein bij de rustende schutterij in Gelderland; — tot ontvangers der dir. bel. en acc.: te Noordwelle c. a. *W. E. N. Muskeijn*, thans te Erp c. a.; te Erp c. a. *P. A. Broers*, surn. in Utrecht; — tot ontvangers der dir. bel. in- en uitg. regten en acc. te Beek c. a. *J. P. Kessler*, thans te Maurik; te Termunterzijl c. a. *W. F. van Nouhuys*, thans te Meeden c. a.

— Bij besluiten van 16 Oct. heeft Z. M. aan den heer *L. Royer*, op zijn verzoek en met dankbetuiging voor de door hem bewezen diensten, een eervol ontslag verleend voor zoo veel aangaat de betrekking van directeur, hoofdonderwijzer der schilder- en teekenschool aan de Kon. Akademie van beeldende kunsten te Amsterdam, — en aan den heer *Jan Schokker*, op zijn daartoe gedaan verzoek, eervol ontslag uit zijne betrekking van plaatsvervangend kantonregter te Purmerende, onder dankbetuiging voor de diensten, den lande gedurende een lang tijdsverloop door hem in die betrekking bewezen.

— Bij besluit van 16 Oct. heeft Z. M. tot ambtenaar ter beschikking van den gouverneur der nederlandsche bezittingen ter Kuste van Guinea benoemd den heer *D. P. H. J. Weytingh*.

— Z. M. de Koning heeft benoemd tot raadsheer in den Hoogen Raad den heer mr. *J. H. v. d. Sande*, raadsheer in het Hof van Z.-Holland; tot president van het Hoog militair Geregtshof den heer mr. *J. S. Vernède*, thans advocaat-fiscaal, en tot de laatstgenoemde betrekking den heer mr. *J. W. v. Hoytema*, thans raadsheer in genoemd Hoog-Geregtshof.

— Het onderzoek van de ontwerpen van wet, bevattende de staatsbegrooting voor 1860, zal heden in de Afdeelingen der Tweede-Kamer afloopen. — Men verneemt, dat van het voornemen om nu dadelijk over te gaan tot het onderzoek van de ontwerpen voor het Wetboek van Strafregt, is afgezien, en dat de Kamer voor een korten tijd hare werkzaamheden zal schorsen. Nadat zij weder bijeengekomen zal zijn, zal zij terstond een aanvang maken met het onderzoek van het Wetboek van Strafregt.

HAARLEM, 19 October.

Heden zijn de volgende telegrammen ontvangen:

Parijs, 19 Oct. Uit Parma wordt gemeld, dat de regtsvervolging der moordenaren van *Anviti* krachtdadig wordt doorgezet; dat weder verscheidene der schuldigen zijn aangehouden, en dat de gemeente-raad heeft gelast, dat de kolom, op welke het hoofd van den verslagene ten toon is gesteld, zal worden afgebroken.

Londen, 19 October. De ministeriële *Morning Post* meldt heden, dat te Zurich een tractaat tusschen de drie mogendheden (Frankrijk, Oostenrijk en Sardinie) gesloten zal worden. — Het dagblad *Daily News* zegt, dat er nog bezwaren tegen het houden van een Congres bestaan. Rusland en Pruissen zouden nog geen besluit dienaangaande genomen hebben.

Volgens de laatste berigten uit Konstantinopel, was *Ali-bassa* als grootvizier door *Mehemed-bassa* vervangen.

Prins *Napoleon* bezigtigt heden de *Great-Eastern*.

Londen, 19 October. De te Parijs gevestigde berigtgever der *Times* blijft beweren, dat het fransche gouvernement van Sardinie de betaling der gemaakte oorlogskosten vordert, maar acht het mogelijk, dat niet eene bepaalde som geëischt wordt.

Madrid, 18 Oct. In de vergadering der Cortes wordt geraadpleegd over de begrooting. Men wacht het bepaalde antwoord van Marocco, betreffende de waarborgen voor de toekomst, en inmiddels worden de toebereidselen ten oorlog voortgezet.

Bern, 19 Oct. Gisteren hebben de gemagtigden van Frankrijk en Oostenrijk te Zurich nog eene conferentie van twee uren gehad. Men beweert, dat al de gemagtigden na verloop van drie weken terug zullen komen, om de geratificeerde tractaten uittewisselen.

Parijs, 19 Oct. De Keizer heeft de bezending van Bologna gehoor geweigerd. De expeditie naar China is in den ministerraad vastgesteld; 18000 man zullen tot dat einde worden ingescheept.

Marseille, 19 Oct. Uit Konstantinopel wordt van den 12den gemeld, dat de ambassadeurs der mogendheden, welke het tractaat van Parijs hebben geteekend, gezamenlijk eene ernstige nota bij de turksche Regering hebben ingediend, bij welke zij het invoeren van doeltreffende hervormingen, vooral in de geldelijke aangelegenheden, als hoogst noodzakelijk voordragen, en te kennen geven, dat, indien deze raad in den wind mogt worden geslagen, Europa op middelen bedacht zoude moeten zijn tot waarborg van de algemeene veiligheid. Men wachtte eene wijziging van het bewind.

Blijkens een bij het departement von Marine ontvangen telegrafisch berigt, is Zr. Ms. fregat met stoomvermogen *Evertsen*, onder bevel van den kapitein ter zee *M. C. van Vreeland*, op den 18den dezer te Cherbourg aangekomen. Aan boord van dien bodem was alles wel.

— De reconvalescenten-zaal in de kazerne van het regiment grenadiers en jagers te 's Gravenhage, die voor hulp-hospitaal was ingerigt, zal nu ontruimd worden, nademaal aan een aantal zieke militairen, tot bevordering hunner verdere herstelling, tijdelijk verlof zal worden verleend.

— De arr. regtbank te Haarlem heeft gisteren uitspraak gedaan in de zaak van het bestuur der domeinen tegen de gemeente Beverwijk, betreffende de aanwassen in het Wijkermeer. De regtbank heeft het eischend bestuur zijne vordering ontzegd, op grond dat de genoemde gemeente den eigendom van de gereclameerde aanwassen heeft verkregen krachtens koop en verkoop in het jaar 1676, als wanneer haar zekere landen *met den aanwas* zijn verkocht.

SCHEEPSTIJDINGEN.

Amsterdam, 19 October. Den 18den dezer in **Texel** binnengekomen: *Nicot*, Amesz, Batavia; *Admiraal Piet Hein*, Hazewinkel, Tjilatjap; *Julia*, Simpson, Port Elisabeth; *Emma*, Hofkamp, *Anna Elisabeth*, Schuur en *Vrouw Martha*, Bol, alle 3 van Londen; *Cornelia*, Leeuw en *Johanna Marchiena*, Koning, beide van Newcastle; *J. P. Sondwall*, Larsen, Archangel; *Niessina Beerta*, Boer, Nerva; *Friheden*, Christophersen, Namsos; *Christina Agathon*, Kyer, Fredrikstad; *St. Johannes*, Nielsen, Laurvich.

Uitgezeild: de stoomb. *Bérénice*, Marseille. Wind w. n. w.

Den 18den dezer in **Helvoet** binnengekomen: *Libra*, van Os, Cuba; 2 *Frères*, Leveux, Vannes; *Ocean Bride*, Arnold, Londen; *Seabird*, Nuttal, Parr; de stoomb. *Louise*, Grangemouth; *Concordia*, Aden en *Sophia Elisa*, Staben, beide van Riga; *Breve Tempus*, Kraeft, Libau.

Uitgezeild: de st. *Levant*, Havre; *Schiedam*, Londen. Wind w.

Den 18den dezer in **Brouwershaven** binnengekomen: *Jedo*, van der Hoeven, Batavia naar Rotterdam.

Den 24sten Aug. te Batavia binnengekomen: *Maria Agnes*, ten Brink, Amsterdam; en uitgezeild: 14 dito *Admiraal Tromp*, van Tubergen, Amsterdam; 18 dito *Jannetje*, Lupcke, Rotterdam; 21 dito *Ferdinandina Emma*, Tange, Amsterdam.

Den 19den Aug. te Singapore binnengekomen: *Mentor*, Duinker, Amsterdam; *Sophia Amalia*, van Veen, Rotterdam; 20 dito *Sophia Koningin der Nederlanden*, Klein, Sunderland; *Padang*, Zwart, Cardiff.

Den 27sten Sept. van Konstantinopel uitgezeild: *Noach S. Lotinga*, Bakker, Falmouth.

Den 15den dezer bij Zuid-Voorland aangekomen: *Zwijger*, Hoogland, Gothenburg naar Geelong.

Den 12den dezer van Plymouth uitgezeild: de ned. oorl. schroefschooner Vesuvius, luit. Arntzenius, Texel naar Suriname.

Gepraaid: 26 Sept., op 29° 16′ n. b. en 39° 3′ w. l., *Carolina*, Struyk, Batavia naar Amsterdam; 28 dito op 32° 49′ n. b. en 39° 16′ w. l., *Wagner*, Weerdt, Batavia naar Falmouth.

Lissabon, 8 October. Het schip *Antilope*, kapt. Gnodde, van Amsterdam naar Trinidad, is gisteren alhier met schade binnengeloopen.

BEURS VAN AMSTERDAM.

Prijzen der Effecten.

19 *October* 1859. 4 1/2 *ure.*

	van	*tot*	*gebl.*
NEDERLAND.			
Thesaurie 5 p	—	—	—
Ned. Bank 4 „	—	—	—
W. Schuld 2 1/2 „	64 3/16	3/8	64 5/16
„ . 3 „	76 5/8	11/16	—
„ . 4 „	97 9/16	11/16	97 9/16
Amort. Sd. 3 „	—	—	—
Handl. Ms. 4 1/2 „	—	—	—
O. I. Leen. 4 „	97 1/4	—	—
Holl. Spw. . .	—	—	—
Leening 4 1/2 p	—	—	—
Rijn Spw. 4 1/2 „	102	—	—
M. Weldd. 4 „	—	—	—
BELGIE.			
Cert. W. S. 2 1/2 p	51 5/16	—	—
„ *Rots.* 2 1/2 „	51 5/8	—	—
FRANKRIJK.			
Certif. . . . . 3 p	—	—	—
SPANJE.			
Oblig. . . . . 1 1/4 p	33 3/8	5/8	33 5/8
„ . . . . 3 „	45 1/4	5/16	—
„ Bin. 3 „	42 9/16	15/16	42 15/16
Am.-Schuld. .	11	—	—
Bew. Coup. . .	4 9/16	—	—
PORTUGAL.			
Oblig. . . . . 3 p	44 1/2	9/16	—
„ 1856. 3 „	43 1/16	3/16	—
„ Uitgest. .	—	—	—
RUSLAND.			
Hope & C°. 5 p	104 1/4	—	—
„ 5 „	102	—	—
Certif. Obl. 5 „	85 3/4	—	—
„ „ 4 „	82 3/8	—	—
„ *Stglts* 4 „	82 1/2	—	—
„ N. 4 „	—	—	—
„ 54. 5 „	91 3/4	—	—
„ 55. 5 „	100 1/4	—	—
„ Hamb. 5 „	—	—	—
„ Lond. 5 „	—	—	—
„ „ 4 1/2 „	95 1/4	—	—
Insch. . 6 „	—	—	—
Cert. . . 6 „	—	—	—
POLEN.			
Aand. 1835. *f*	157 1/2	—	—
Oblig. . . . . 4 p	78 1/2	—	—
PRUISSEN.			
Oblig. . . . . 5 p	101 1/2	—	—
Aand. 54. 3 1/2 „	—	—	—

	van	*tot*	*gebl.*
OOSTENRIJK.			
Obl. *Goll.* 5 p	63	—	—
„ „ 4 „	—	—	—
„ Met. 5 „	54 1/4	9/16	54 1/2
„ r. Amst. 5 „	73 1/4	74	73 3/4
„ Nat. 5 „	59 1/8	9/16	59 7/16
„ 54. 2 1/2 „	28 7/8	29 1/16	29 1/16
Wener Bank *f*	860	—	—
„ . . „	—	—	—
„ 4 p	—	—	—
NAPELS.			
Cert. L. B 5 „	—	—	—
„ *Rots.* 5 „	—	—	—
DENEMARKEN.			
Obl. Lond. 5 p	99	—	—
„ 3 „	82 1/8	—	-
BRAZILIE.			
Geldl. 24. 5 p	99 7/8	—	—
39. 5 „	—	—	—
43. 5 „	—	—	-
52. 4 1/2 „	—	—	—
SARDINIE.			
. . . . 5 p	—	—	—
PERU.			
Geldl. 54. 4 1/2 p	—	—	—
„ Parijs. .	—	—	. .
ECUADOR.			
Obl. 1855. 1 p	15 1/4	—	—
VENEZUELA.			
Obl. 6 th. 3 p	26 7/8	27 3/16	27 3/16
„ Uitg. 1 „	14 1/8	1/4	-
GRENADA.			
Oblig. . . . . 3 1/4 p	15 11/16	13/16	15 13/16
„ Uitg. . .	5 3/16	—	—
MEXICO.			
Oblig. . . . . 3 p	21 1/4	3/8	21 5/16
N.-AMERICA.			
Philad. *Hope f*	—	—	—
„ Lt. B.	—	—	—
„ *Rots.* 6 „	—	—	—
Am. Bankact.	—	—	—
Ill. Spw. Aand.	—	—	—
„ Obl. C. B. 7 „	80 3/4	—	—
Louisiana 5 p	101 1/2	—	—
GRIEKENLAND.			
Obl. 1825. 5 p	3 3/4	—	—

Russische spoorweg volgefourn. 222 à 1/4. Brazilie geldl. 1858 91 7/8. De 3 pc. Russen 64 9/16 à 5/8. — Beleening 3. Prolongatie 3. Disconto 3.

Aldus opgemaakt door het Bestuur der *Effecten-Societeit:*

IJ. de KOCK, *President.* J. A. JOLLES, 2e. *Secretaris.*

Binnenl. fondsen, met weinig handel, onveranderd; spaansche, met goeden handel, willig; oostenrijksche aanvankelijk lager, later beter, doch ten slotte lager dan gisteren; Venezuela met veel vraag tot verhoogden koers.

Weenen, 19 October. De 5 pc. metall. 71.50.

Londen, 19 October. De 3 pc. gecons. resc. 96 3/8.

Parijs, 19 October. De 3 pc. 69 fr. 70. Spanje 3 pc. 43 1/2.

MARKTBERIGTEN.

Amsterdam, 19 October. *Tarwe* en *Rogge* onveranderd stil; 133 ℔ j. b. Pools. *f* 316; 124 ℔ n. Bovenl. *f* 265; 128 ℔ Waard en Groet *f* 258. — *Rogge*: 125 ℔ Pruiss. *f* 200; 125 ℔ Gallats *f* 198; 116, 118 ℔ Petersb. *f* 175, *f* 179. — *Garst* en *Haver* zonder handel. — *Boekweit* in een doen; 117 ℔ Gord. *f* 1[illegible]. — *Koolzaad* onveranderd; op 9 vat, April *f* 366; Oct. *f* 339; Nov. *f* 342. — *Lijnzaad* in een doen; 113, 114 ℔ Taganrok *f* [illegible]5.

Amsterdam, 19 October. *Raapolie* dadelijk en op levering iets vaster; ord. cond. *f* 35; vliegend *f* 33 3/4; p° Nov. *f* 33 3/4, *f* 33 1/2 à *f* 33 3/4; p° Dec. *f* 34; p° Mei *f* 35 1/2. *Lijnolie* ord. cond. *f* 32 1/2; vliegend *f* 31; p° Nov. *f* 31; p° Dec. *f* 30 3/4; p° Maart en April *f* 30 3/4; p° Mei *f* 31. *Hennepolie* ord. cond. *f* 37 1/2.

*** Allen die iets te vorderen hebben van, of verschuldigd zijn aan den Boedel en Nalatenschap van den Heer GERRIT BRUYNING, vroeger Koopman en Winkelier, te Purmerende, laatst gewoond hebbende te Haarlem en aldaar op den 21sten Julij dezes jaars overleden, gelieven daarvan voor of op den 15den November dezes jaars, opgave of betaling te doen, ten Kantore van den Heer P. WAKKER, Makelaar te Wormer, of ten Kantore van den Notaris G. C. JOEKES, in de Schagchelstraat te Haarlem.

*** Zij, die genegen en bevoegd zijn te dingen naar de betrekking van **TWEEDE DOCENT**, in de Nieuwe Talen, op eene jaarwedde van *f* 800.— aan de School voor Middelbaar Onderwijs te *Harlingen*, worden uitgenoodigd, om zich, onder overlegging der vereischte stukken, met *vrachtvrije* Brieven te adresseren aan het Gemeente-bestuur, vóór den 1sten November 1859.

Harlingen 15 *October* 1859.

Burgemeester en Wethouders van Harlingen,
P. ADAMA ZIJLSTRA.
De Secretaris, VAN VELSEN WIERSMA.

*** *Burgemeester en Wethouders van* BAARN, Provincie *Utrecht*, verwittigen belanghebbenden, die wenschen te dingen naar de vacante betrekking van **HOOFDONDERWIJZER** der openbare School dezer Gemeente, of naar die van de Afdeeling *Vuursche*, dat zij zich voor den 1sten November e. k., met *vrachtvrije* Brieven, bij den Burgemeester moeten aanmelden.

Omtrent de voordeelen aan deze Betrekkingen verbonden, verwijzen zij naar de Bijdragen van September.

Burgemeester en Wethouders voornd.,
Baarn, J. C. G. C. LAAN.
10 *October* 1859. De Wethouder l. s.,
J. BUTSELAAR.

*** *Het Gemeente-bestuur van* HOOGCARSPEL, vraagt, om met 1° Januarij 1860 in dienst te treden, eenen **HULP-ONDERWIJZER**, op eene Jaarwedde van *f* 250.—. Voor hen die Onderwijs kunnen geven in de Fransche Taal, in de Muzijk en in den Zang, bestaat gelegenheid hun Inkomen te verbeteren. Hierop reflecterenden, adresseren men zich met *franco* Brieven, bij den Burgemeester van voornoemde Gemeente.

*** Te Sommelsdijk worden **TWEE HULP-ONDERWIJZERS** verlangd, op een Tractement van *f* 400 en *f* 300, de eerste behoort admissie te hebben om de Fransche Taal te onderwijzen. Brieven *franco*, aan den Burgemeester van Sommelsdijk H. C. VAN CALCAR.

*** Op eene bijzondere School (zonder Kostleerlingen) te 's Gravenhage, vraagt men tegen 1° Januarij of vroeger, een **HULP-ONDERWIJZER**, P. G., bevoegd tot het geven van onderwijs in het Fransch, Engelsch en Hoogduitsch. Bij *veel* vrijen tijd en gelegenheid ter Studie, is het Salaris boven Kost en Inwoning *f* 250.

Brieven *franco*, onder Letter Q., bij J. ANDRIESSEN Jr., Boekh. te 's Gravenhage.

*** Aan een Instituut, waar men zich tot een klein aantal Leerlingen bepaald, vraagt men een **HULP-ONDERWIJZER**, P. G. en niet onbekend met de Fr. Taal. Brieven *franco*, onder No. 164, aan den Boekhandelaar DANNENFELSER, te Utrecht.

*** Een **HULP-ONDERWIJZER**, bekend met moderne Talen, verlangt eene Betrekking aan eene Inrigting zonder Internes, in Amsterdam, Utrecht of de Omstreken, tegen billijk Salaris en eene vrije Kamer. Adres met *franco* Brieven, Letter B., aan de Boekhandelaren GEBROEDERS HENDRIKSEN, te Rotterdam.

*** J. H. WEENINK, Onderwijzer te Zwolle, vraagt voor zijne Burgerschool, een bekwamen en geschikten **HULP-ONDERWIJZER**, tegen genot van gewone Huisselijke verpleging en behoorlijk Salaris. Getuigschriften en Brieven *franco* aan genoemden Onderwijzer.

*** In eene Affaire (Prov. Z.-Holland), waar de Sigarenhandel, hoofdvak, doch ook Kruidenierswaren verkocht worden, had men gaarne tegen 1°. November als **LEERLING**, een vlug en fatsoenlijk **Jongeling**. Vergoeding voor Kost en Inwoning is matig gesteld. Reflecterenden, adresseren zich met *franco* Brieven onder de Letters P. W., aan den Heer A. KNOOP, Klein Heiligland te Haarlem.

*** In een gezond Landelijk Oord, waar eene uitmuntende Inrigting tot opleiding voor alle Betrekkingen bestaat, is gelegenheid tot plaatsing van **EEN** of **TWEE KINDEREN**, Jongens of Meisjes, ook Moederlooze Kinderen die veel zorg vereischen, bij fatsoenlijke Protestantsche Lieden, die zich altoos met de opvoeding van Kinderen belast hebben. Adres *franco*, onder Letters B. E., aan de Boekhandelaren DOORMAN & COMP., te Breda.

*** Op eene Dorpschool, in de nabijheid van Gorinchem, wordt ten spoedigste verlangd: Een **TWEEDE HULP-ONDERWIJZER** of **KWEEKELING**, van 16 à 18 jaren.

Behalve Kost en Inwoning, zal men een Salaris naar bekwaamheid ontvangen. Brieven *franco*, Lett. B., bij de Boekhandelaars J. NOORDUYN EN ZOON, te Gorinchem.

*** In de **Stads Apotheek** te Haarlem wordt tegen 1°. Januarij 1860 gevraagd, een **TWEEDE BEDIENDE**, bekend met de Receptuur. Reflecterenden, adresseren zich met *franco* Brieven doch liefst in *persoon*, aan genoemde Apotheek.

*** Een ongehuwd **PERSOON**, 28 jaren oud, van de P. Godsd., biedt zich met Februarij aanstaande aan als Koetsier en is tevens geschikt voor het Huiswerk, hij kan zeer voldoende getuigschriften zoo wel van bekwaamheid als van gedrag overleggen. Adres met *gefrankeerde* Brieven gemerkt N., bij de Boekhandelaars A. VAN HOOGSTRATEN & ZOON, te 's Gravenhage.

*** Een bekwaam **BROODBAKKERSKNECHT**, van goede getuigen voorzien, kan dadelijk of met 1 November a. s. geplaatst worden. Brieven *franco*, onder Letter O., bij den Boekhandelaar H. VAN DER STAL, te Bodegraven.

*** Er wordt gevraagd tegen 1 November: Een ongehuwde **KORENMOLENAARS - KNECHT**, zijn vak grondig verstaande, en ook tevens geschikt om met de Molenwagen om te gaan. Die hiertoe genegen en bekwaam zijn, vervoege zich bij M. DAM, Korenmolenaar te Zwammerdam. Brieven *franco*.

*** Een *Genees-, Heel- en Verloskundige*, P. G., in Z.-H., vraagt een **ASSISTENT** of **LEERLING**, op aannemelijke condities. Adres *franco*, L. S, bij den Boekhandelaar D. BOLLE, te Rotterdam.

Zandbaas en Opzigter van de Jagt gevraagd.

Men verlangt tegen 1° Februarij aanstaande, of wel eerder, op eene in werking zijnde *Zanderij* in Zd.-Holld., een gezond en sterk **PERSOON**, niet boven de 40 jaren oud, gehuwd en van de P. G., bekwaam tot en gewoon aan het trekken eener Vaart en om hetgeen tot de Jagt betrekking heeft te verrigten. De voorwaarden zijn zeer aannemelijk, daar aan voorn. betrekkingen tot een zeer matige huur eene zeer geschikte Woning en eene beduidende partij Teelland verbonden is. Verdere narigten kunnen bekomen worden tot 1° November aanst. op de Hofstede *Veenenburg* onder Lisse, of later op de Keizersgracht RR 210 te Amsterdam, waarbij tevens de meest voldoende bewijzen van geschiktheid moeten worden overgelegd.

*** De post van **BINNEN-VADER** en **MOEDER** in het Herv. Diaconie- en Verplegings-Gesticht, te Aalsmeer, eerdaags zullende komen te **vaceren**, zoo worden belanghebbenden bij deze verwittigd, dat zij zich tot dat einde kunnen aanmelden vóór of op den 31sten Oct. e. k., met Brieven *franco*.

Het Tractement aan die betrekking verbonden, bedraagt jaarlijks *f* 140 boven en behalve vrije Kost, Inwoning en verdere Emolumenten. Om in aanmerking te kunnen komen, behooren sollicitanten te zijn Ledematen van de Herv. Kerk, tusschen de 35 tot 45 jaren, gehuwd, zonder Kinderen, met overlegging van bewijzen van goed gedrag.

Namens den Kerkeraad
der Herv. Gemeente te Aalsmeer,
J. VAN STAVEREN, Predikant.
W. STREEFKERK, } Regenten van gen.
J. VAN ZIJVERDEN, } Gesticht.

*** Eene **JUFVROUW**, van fatsoenlijke Familie, P. G., tusschen de 20 à 25 jaren, zag zich gaarne tegen Februarij a. s. of eerder geplaatst, als *Jufvrouw van Gezelschap* of ter assistentie in een Huishouden; ook is zij niet ongenegen de verzorging van jonge Kinderen op zich te nemen. Hierop reflecterenden, gelieven zich *franco* te adresseren, onder de Letters G. K., bij den Boekhandelaar G. G. DE VOOGT, te Breda.

*** Eene fatsoenlijke **JUFVROUW**, van middelbaren leeftijd, R. C., zag zich gaarne geplaatst tot Gezelschap en ter waarneming eener fatsoenlijke Huishouding. Sedert jaren dergelijke betrekking waargenomen hebbende, kan men daarvan de beste informatiën inwinnen. Adres *franco*, onder de Letters M. O., aan de Boekhandelaars BROESE & COMP, te Breda.

*** Eene Weduwe uit den fatsoenlijken stand, van de P. G., zoekt voor hare oudste negentienjarige Dochter eene geschikte **BETREKKING**, bij voorkeur tot Assistentie in een Gezin of tot Gezelschap eener Dame. De beste informatien van verscheidene Familien, zijn te verkrijgen onder Letter H., *franco*, bij den Boekhandelaar C. M. VAN GOGH, Leidschestraat, Amsterdam.

*** Op een *Landgoed*, in Overijssel, wordt gevraagd tegen 1°. Julij aanstaande, bij een ongehuwd Heer, eene **HUISHOUDSTER** van de P. G. Reflecterenden, gelieven zich te adresseren onder Letter X., bij de Boekhandelaren VAN HOOGSTRATEN & GORTER te Zwolle.

*** Er wordt gevraagd te Utrecht, in een klein Huisgezin: Eene **KEUKENMEID**, welke eene goede burgerpot kan koken, tevens geschikt voor eenig Huiswerk en van goede getuigenissen voorzien. Brieven *franco*, onder de Letters A. Z., bij den Boekhandelaar A. J. G. BROESE, Lijnmarkt, te Utrecht.

Goud- en Zilverdraadtrekkerij en Spinnerij.

De ondergeteekende brengt ter kennis, dat hij zijne **GOUD- EN ZILVERDRAADTREKKERIJ EN SPINNERIJ**, met primo November eerstkomende in werking zal brengen. In het bijzonder beveelt hij zich zeer minzaam in ieders gunst aan tot het leveren van **EPAULETTEN** en alle **MILITAIRE ORNAMENTEN**, te meer, daar dezelfde Firma tijdens wijlen zijnen Vader de bijzondere gunst van bijna het geheele Nederlandsche leger mogt genieten. Om alle verkeerde opvatting voor te komen acht hij het tevens van belang op te merken, dat hij deze nieuwe zaak *niet in associatie*, maar geheel voor *eigen rekening* zal aanvaarden.

Breda, J. A. VAN DER LAAT,
15 *October* 1859. Visscherstraat, 323.

Aardappelen Berigt.

De Ondergeteekende berigten, dat zij hebben aangekregen een lading beste, zuivere, Zeeuwsche **WINTER-AARDAPPELEN**, waarvan Monsters te bekomen zijn aan het Schip, bij de Melkbrug en aan het Pakhuis in de Kleine Houtstraat, te Haarlem.

J. VAN DER LAAN en E. TIERIE.

HYPOTHEKEN op alle GEBOUWEN en LANDERIJEN door het geheele Rijk, tegen eene Rente van 4½ à 5 pCt.

VOORSCHOTTEN op: 1°. KAPITALEN van het Grootboek, zoowel blooten Eigendom als Vruchtgebruik; 2°. Onverdeelde AANDEELEN in Nalatenschappen; 3°. PENSIOENEN en LIJFRENTEN, daarvoor vatbaar.

BELEENINGEN op alle KOOPMANSGOEDEREN, PRODUCTEN, METALEN, MATERIALEN, EFFECTEN, OBLIGATIEN en alle andere courante waarden.

INKASSERING van PRETENTIEN, geregtelijk en buiten-geregtelijk naar vaste Tarieven (op *franco* aanvrage *gratis* verkrijgbaar) en gevereffend naar de Geldsommen.

Adres *franco*, aan het Administratie-kantoor **DE TOEVLUGT**, Binnen-Amstel bij de Munt, te Amsterdam.

*** Tusschen den 28sten September en den 4den October jl. zijn te Zaandam, van de Werf eener Houtzaagmolen, vermist en vermoedelijk, ontvreemd **40 VUREN DEELEN**, onbekantregt, dik 1½ Dm., lang 20 Voeten (Rijnl. maat). Aan dengene, die omtrent deze vermoedelijke diefstal, zoodanige inlichtingen aan den Ondergeteekende zal geven, dat de ontdekking en opsporing van den dader of der daders, daarvan het gevolg zijn, wordt bij deze eene Premie van *f* 50,— uitgeloofd.

De Commissaris van Politie te Zaandam,
J. H. HOOGBRUIN.

Zijn er dan geene goede echte HAVANNA SIGAREN te bekomen?

Houders gelieve hunne **MONSTERS** met opgaaf der prijs per **1000 stuks**, *franco* intezenden aan den Boekhandelaar A. VAN LOON, te Tiel.

*** De ondergeteekende heeft de eer de Dames te berigten, dat zij de **MODELLEN van WINTERHOEDEN** uit Parijs ontvangen heeft. A. A. FRANSE,
Battejorisstraat naast de Slagtplaats van *Rooijers*.

TE HUUR, om dadelijk te aanvaarden:

Een **BUITENTJE**, zeer geschikt tot *Zomer- en Winterverblijf*, gelegen bij den Driesprong, aan de Straatwegen naar 's Bosch en Gorinchem, op ¼ uur afstands van Breda, bestaande uit drie Kamers, Zolder, Keuken, Kelder, en voorts voorzien van alle Gemakken. Huurprijs *f* 120.— 's jaars. — Nadere informatiën, met *franco* Brieven onder de Lett. N. O., bij de Boekhandelaars BROESE & COMP, te Breda.

Landeigenaren.

Een Landman van de Protest. Godsd., vraagt TE HUUR: Een **HUIS** met 20 Bunders of meerder **WEILAND**. Adres *franco*, onder Lettr. B., met opgaaf van ligging en prijs, aan den Boekhandelaar L. G. POST, te Purmerende.

MEETKUNDIGEN.

UIT de HAND wordt te **KOOP** aangeboden:

Een WATERPAS INSTRUMENT, genaamd *NIVEAU d'EGAULT*, van de nieuwste soort met groote Achromatische Verrekijker en Schroevendraaijer enz.

Een daarbij behoorende *drievoet* en dubbel uitschuivende BAAK, (van 2 tot 4 Ellen) met nonius enz. Een platliggend en tevens opterollen 10 Ellen's MEETKETTING, uit één stuk Metaal bestaande.

Dit alles van de hier te lande gunstig bekende Werktuigkundige *Richer* te Parijs afkomstig. Adres *franco* Brieven Letter Q., bij den Boekhr. J. J. VAN GESSEL, te Delft.

Uit de Hand te Koop:

Op een der beste standen te Leiden, eene ruime in volle werking zijnde **FABRIEK** met daarnevens gelegen **WOONHUIS**, bevattende vier Beneden- en twee Bovenkamers, Kelder, Zolders enz.; te aanvaarden den 1sten November aanstaande. Nadere inlichtingen zijn, op *franco* Brieven, te bekomen ten Kantore van den Notaris J. P. W. SCHERMER, te Leyden.

Uit de Hand te Koop:

Een buitengewoon hecht, sterk en weldoortimmerd **HUIS** en **ERVE**, waarin sedert onheugelijke jaren met goed succes eene *Tabaks-Affaire* is en nog wordt uitgeoefend, staande in eene fatsoenlijke Straat in een volkrijk gedeelte der Stad Amsterdam. Te aanvaarden 1 Mei 1860. Adres *franco*, bij den Makelaar T. HEEREBAARD, Binnen-Amstel bij de Munt, IJ No. 10 aldaar.

*** Er wordt door bijzondere omstandigheden ter overneming aangeboden, eene **GENEES- en VERLOSKUNDIGEZAAK**, met **HUIS**, **APOTHEEK** en alles wat tot de Practijk betrekking heeft, op een zeer aangenaam gelegen en welvarend Dorp in de nabijheid van eene der Hoofdsteden van Noord-Holland. Dezelve heeft een aantal jaren bestaan en rendeert 's jaarlijks 10/M. Inclinerenden, adresseren men zich *franco* Lettr. A., bij de Boekverkoopers J. BEKOUW & ZOON, Kalverstraat E. 27, te Amsterdam.

ATTENTIE.

Door sterfgeval wordt ter overneming aangeboden: Een **HANDEL** in **LEER**, met de daaraan verbonden **SCHOEN- en LAARZENMAKERS AFFAIRE**, welk een en ander een Burgerlijk bestaan oplevert. Het Huis waarin deze Affaire wordt uitgeoefend, staande op een der beste standen der Stad *Leyden*, is daarbij tegen een billijken prijs te HUUR en terstond te aanvaarden. Te bevragen bij de Eigenaresse Mejufvr. de Wed. L. THEYS, Nieuwe Rhijn te Leyden. Brieven *franco*.

TE KOOP:

Een groot schoon bruin **MERRIE-RIJPAARD**, vrij van gebreken en goed afgerigt, gewoon aan de trom, de verschillende vuren der Infanterie en het geschutvuur; derhalve geheel en al geschikt voor een Hoofd-Officier der Infanterie. Informatiën te bekomen bij den Majoor ADAM, te Breda.

Te Koop gevraagd:

Eene goede *Merrie* **TREK-EZEL**, 5 à 6 jaren oud, liefst donker van kleur, opgave van Prijs onder Lett. S., bij den Boekhandelaar A. A. RENSINK, te Leyden. *Franco* Brieven.

*** TE KOOP: Zeer geschikt voor eene opterigte Leesbibliotheek, **2300 BOEKDEELEN**, voor den som van 600 Gulden. *Franco* Brieven, Lett. B., bij Mej. de Wed. BORLEFFS EN TEN HAVE, te Amsterdam.

*** TE KOOP ruim **25 OCKERNOTEN-BOOMEN** en eene partij **PAARDEN-KASTANJES**, geschikt voor Laanboomen. Alle verplantbaar en in Zandgrond gekweekt. Te zien en te bevragen op *Rusthoek*, bij 's Gravenhage. Brieven *portvrij*.

W. G. KLEMAN, Makelaar, zal ten overstaan van den Notaris J. VAN DER SPRANG VAN LEE, op Maandag den 24sten October 1859, des middags ten 12 ure, voor de Stalling van den Heer C. KORENDIJK, buiten de Leidschepoort, te Amsterdam, presenteren te Verkoopen: Differente **PAARDEN**, waarbij een uitmuntend schoon, wel bekend, goed aan den weg loopend 7jarig bruin Langstaart Merrie-Paard, eenige **RIJTUIGEN**, **TUIGEN** en **STALGOEDEREN**. Alles op den Verkoopdag te zien. Iemand nader onderrigt begeerende of hier iets ter verkoop bij willende voegen, spreke met gemelden Makelaar.

*** J. RITSEMA, Makelaar, zal ten overstaan van den Notaris C. J. MERENS, in het *Hof van Holland* te Haarlem, op Dingsdag den 1sten November 1859 Verkoopen: **DIVERSE MEUBELEN**, Ledekanten, Tafels, Stoelen, Spiegels, waaronder een op voetstuk hoog 1,60 breed 1,25 N. el uit een glas, een zeer goede Spaaroven en Kagchels. Roomkleur Aarde-, Koper-, Tin-, Blik- en IJzerwerk. Zeer goede Bedden, Matrassen, Dekens en Manskleederen. Eene partij Hollandsche en Fransche Confituren, Marasquin en diverse artikelen eener Confituriers-affaire, en hetgeen verder te Koop zal worden aangeboden.

Waaronder zich bevinden de Goederen uit de failliete massa van de Wed. A. N. J. MAASSEN, voorheen Banketbakster te Haarlem. Hetwelk alles te zien zal zijn Maandag 31 October 1859 van 9 tot 4 ure.

BELANGRIJKE HOUTVERKOOPING.

Op Donderdag den 10den November 1859, des morgens om 9 ure, in het Logement *de Roode Leeuw*, te Terborg, (Gelderland), zullen publiek worden Verkocht: **312** Perceelen **EIKEN BOOMEN** en **27** Perceelen **DENNEN BOOMEN**, van bijzondere zwaarte en lengte, geschikt voor Molen-, Scheeps- en ander Timmerwerk, staande in het Bosch *den Kerssenpas* op Tobenbroek, aan de Grind- en Straatwegen naar Doesburg.

Informatiën zijn te bekomen bij den Notaris VAN ZUYDAM, te Terborg en den Rentmeester, op den Huize *Ulenpas*, te Keppel, alwaar de Lijsten der Nummers en getal Boomen te bekomen zijn, en ook ter visie leggen op Tobenbroek. Brieven *franco*.

Veiling van een
WINDKORENMOLEN.

De Notaris E. J. VITRINGA, te Nunspeet, zal op Woensdagen 26 October en 9 November 1859, telkens des middags ten 12 ure, ten huize van *R. van Veldhuysen*, te Ermelo, in het openbaar, bij inzet, verhooging en toeslag, Verkoopen:

1°. Een in vollen werking zijnden **WINDKOREN- en PELMOLEN**, met al de daarbij behoorende **GEREEDSCHAPPEN**, de eenige Korenmolen in of bij het Dorp Ermelo, aan den Straatweg op een uur afstand van Harderwijk, een goed bestaan opleverende; voorts met Woonhuis, Schuren, Stallingen en verdere Getimmerten, Tuin en Bouwland, te zamen groot 78 Roeden, om te aanvaarden den 22sten Februarij 1860, terwijl de helft van den Koopprijs als eerste hypotheek in het Perceel kan gevestigd blijven.

2°. Eenige percelen **BOUW-**, **WEI-** en **HOOILAND** met **HOUT**, allen gelegen onder Ermelo, te zamen groot 5 Bunders, 60 Roeden.

Nadere inlichtingen zijn op *franco* aanvragen te bekomen, ten Kantore van den genoemden Notaris of bij den Eigenaar E. VAN VOORTHUIZEN, Molenaar te Ermelo.

*** De Notaris VAN EVERDINGEN, te Buren, zal ingevolge magtiging der Arrondissements-Regtbank te Tiel, volgens plaatselijk gebruik Verkoopen:

Het **LOGEMENT** en **UITSPANNING** genaamd **DEN ENGEL**, voorzien van ruime Gelag- en Logeerkamers, voorts **STALLING** voor een groot aantal Paarden, **SCHUUR**, **ERF** en **TUIN**, staande en gelegen aan het Marktplein te Beusichem, op den Kadastralen Legger der Gemeente Beusichem bekend in Sectie E, Nummers 301 en 302, ter grootte van 27 Roeden, 90 Ellen. Te aanvaarden den 1sten Mei 1860.

De Inzet zal plaats hebben op Donderdag den 27sten October 1859, en de Toeslag op Donderdag den 3den November daarna, beide de dagen des voormiddags ten 11 uur, in voornoemd Logement *den Engel*, te Beusichem.

Nadere informatiën zijn te bekomen, zoo ten Kantore van den Notaris DE WALL JANSSEN, te Vianen, als van voornoemden Notaris VAN EVERDINGEN, te Buren.

*** Men is van meening, om op Vrijdag den 11den November 1859, bij opveiling, en op Vrijdag den 18den November daaraanvolgende, bij afslag, telkens des middags ten twaalf ure, in de Zaal „*Harmonica*", te Alkmaar, aan de Lombardsteeg, in het openbaar, te Verkoopen:

1. Eene HUISMANSWONING, genaamd „*HET CASELOTJE*", met ERF en daarbij gelegen WEI-, BOUW- en BOSCHLAND, alles te zamen groot 26 Bunders, 35 Roeden, 30 Ellen, in den Polder en de Gemeente Heer Hugowaard, aan de Westdijk, zijnde de Kavels N°. 13 en 14, in Letter B, Kadaster Sectie D, N°. 214 tot en met 232 en 244.

2. Vier Percelen WEILAND, te zamen groot 9 Bunders, 67 Roeden, 50 Ellen, gelegen onder Zuid- en Noord-Schermer, in de Nooreindermeer, Kadaster Sectie E, N°. 33, 34, 42 en 43.

3. Een Perceel WEILAND, groot 82 Roeden, 70 Ellen, gelegen onder de Gemeente Rijp, Sectie A, N°. 150.

4. Een BUITENVERBLIJF, genaamd „*HOUT- EN VELDZIGT*", met deszelfs KOEPEL, ERF en TUIN, staande en gelegen buiten en nabij de Kennemerpoort, aan de Stadshout, onder Alkmaar, Sectie E, N°. 172 en 411, groot 19 Roeden, 44 Ellen.

Dit Perceel is den Woensdag voor de veiling en den afslag, op een Toegang-Biljet verkrijgbaar ten Kantore van de Heeren DE LANGE en DE MORAAZ, te Alkmaar, te bezigtigen.

Breeder bij Biljetten omschreven; nadere informatiën te bekomen ten kantore van den Notaris ADR. R. DE LANGE, te Schermerhorn.

*** Den 15den October is verzonden de 12de of laatste Aflevering der 2de jaargang van de

SCHAT DER GEZONDHEID,

onder Redactie van

Dr. D. LUBACH en Dr. L. J. EGELING.

INHOUD:

Cholera. Door D. L. De Gymnastiek bevorderlijk voor het leeren. Door G. A. N. A. Een voorbeeld van zorg voor de gezondheidsbelangen der Kinderen op de School. Door Dr. H. VAN CAPELLE. Hem hardend. (*Naar het Engelsch van* CH. DICKENS). Bouwen te Brussel. Een Japansch middel dat voor alles goed is. Door E. De afvoer voor vuil uit de Steden. Door E. Een goede maatregel te 's Hertogenbosch. Tabel aanwijzende het getal Kelderwoningen en hare bewoners in de verschillende Buurten der gemeente Amsterdam, opgemaakt den 1sten Januarij 1858. Door E.

Bestellingen op den 3den jaargang worden reeds aangenomen bij alle Boekhandelaars en bij den Uitgever

C. ZWAARDEMAKER.

*** G. DE GEUS, te 's Gravenhage, heeft uitgegeven:

PRACTISCHE HANDLEIDING VOOR GASVERBRUIKERS,

DIENENDE TOT

Spaarzaamheid, Nut en Veiligheid.

PRIJS: 30 CENTS.

Jaarboekje voor Gasverbruikers, 1860.

Zeer gemakkelijk en nuttig tot het aanteekening houden van den stand des Meters, het verbruikte Gas enz.

Prijs 25 Cents.

Voor *f* 3.75 in plaats van *f* 11.

Historisch-Romantische Huisbibliotheek. Schetsen uit het Leven van Beroemde, Beruchte en Geheimzinnige Personen, door G. Engelberts Gerrits en W. van den Heuvel. Vier Deelen met 24 met tinten en kleuren gedrukte Platen, ruim 1100 bladz. Velin Papier. 1857—1858.

Uit de Nalatenschap van wijlen den Heer **P. M. VAN CLEEF Jz.**, te Hilversum, is de Boekh. **J. H. VAN DER BEEK**, Reguliersbreestraat te Amsterdam, Eigenaar geworden van het bovenstaande keurig uitgevoerde Werk, waarvan het Vierde Deel eerst kortelings is in het licht verschenen; het is dus geheel nieuw en de namen der Auteurs waarborgen de degelijkheid. De aflevering geschiedt niet anders dan op *franco* aanvrage en tegen dadelijke betaling van *f* 3.75 in plaats van *f* 11.

*** G. W. WESSELING, zal op Maandag den 24sten October 1859, des namiddags ten half drie ure, te Amsterdam, in *de Witte Zwaan*, op den Nieuwendijk, presenteren te Verkoopen: Eene extra mooije nieuw aangevoerde partij Greenen en Vuren Dramsche, Frederikstadsche, Bijhavensche, Amerikaansche, Riga, Narva en Dantziger Balken; Noordsche Spieren; Wijburger, Riga, Cronstadsche, Zweedsche en Noordsche Deelen en Platen; Narva Sparren en Sparhouten, Battings, Juffers, Ellens, Colters, Eikenhout; een partijtje Americaansche Oxhoofdduigen en andere **HOUTWAREN**. Liggende in den Binnenkant en op den Wal.

*** Ten overstaan van den Notaris C. ALDUS, zal te Nijmegen, ten huize van den Societeitshouder *J. van Dam*, in het openbaar worden Geveild, op Donderdag den 27sten October 1859, bij inzet en 14 dagen later bij toewijzing, telkens des avonds ten 6 ure.

Te *Nijmegen*, 1°. HEERENHUIS en TUIN, aan de Broederstraat, groot 1 Roede, 33 Ellen, bewoond geweest door wijlen den Heer *J. van Kuyk*, voorzien van 7 Beneden- en Bovenkamers, 2 Meidenkamers, Keuken, Kelder en verdere Gemakken. 2°. HEERENHUIS en TUIN, aan de Jodenberg, groot ongeveer 5½ Roede, voorzien van 8 Beneden- en Bovenkamers, 2 Zolders, Meidenkamer, Keuken, groote Kelder en verdere Gemakken. en 3°. HUIS, SCHUUR en open PLAATS daarnaast, groot ongeveer 1 Roede.

*** Bij H. NIJGH, Uitgever te Rotterdam, is heden in het licht verschenen:

de EERSTE AFLEVERING van een Werk,

GETITELD:

Beredeneerd Hebreeuwsch- en Chaldeeuwsch-
WOORDENBOEK,

bewerkt naar de Grammaticale en Lexicale Werken van FURST, GESENIUS, VATER, LANDAU en anderen,

OPGEDRAGEN

aan den Edel G. A. Heer Mr. **M. H. GODEFROI**, Kommandeur enz., Raadsheer in het Provinciaal Geregtshof van Noord-Holland, Lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, President van de Hoofd-Commissie tot de Zaken der Israelieten in Nederland enz. enz., door

J. WATERMAN,

Leeraar in de Oostersche Talen aan het Stedelijk Gymnasium te Arnhem.

Het Werk zal bij **Afleveringen** worden uitgegeven, waarvan elke Aflevering 4 vellen druks zal beslaan, berekend tegen den geringen Prijs van **25 Cents** per 8°. Vel. — Het geheele Werk zal p. m. 40 Vellen druks beloopen, doch zullen HH. Inteekenaren in geen geval voor meer betalen. De betaling geschiedt bij elke Aflevering, terwijl men zich voor het geheele Werk verbindt.

De **Eerste Aflevering**, benevens Prospectus is bij alle Boekhandelaren ter inzage te bekomen.

In de voornaamste Boekwinkels is te bekomen:

VOLKSGENEESKUNDE,

DOOR

Dr. J. F. Osiander,

Hoogleeraar in de Geneeskunde te Göttingen.

Nagezien en vermeerderd met

AANWIJZINGEN DER KENTEEKENEN

VAN DE

ONDERSCHEIDENE ZIEKTEN ENZ.,

DOOR

J. A. VAN OORT,

Officier van Gezondheid der 2de Klasse bij de Armee.

Vijfde druk.

Het bevat *eenvoudige Middelen en Raadgevingen* tegen: Ontsteking, Koorts, Tandpijn, Hoofdpijn, Verkoudheid, Hoest, Kramp in de Maag, het Zuur, de Hik, Buikloop, Aambeijen, Jicht en Rheumatisme, Aamborstigheid, Kramp in de Borst, Longtering, Ontsteking van den Pisweg, Graveel, Wormen, Lintworm, Vallende Ziekte, Koliek, Geelzucht, Waterzucht, Scheurbuik, Ziekten der Kinderen, Klierziekten, Oogziekten, Onvruchtbaarheid, Ziekten der Zwangerheid, Ontsteking der Vrouwelijke Borsten, Vergiftiging, Schijndood, Behoedmiddelen tegen besmettelijke Ziekten, de Aziatische Braakloop, Cholera Morbus, Huiduitslag, Moedervlekken, Zeeziekte, enz. Prijs *f* 1,25.

[illegible] onder verschillende volmaen en in hoogen of geringer graad [illegible]. Mitsgaders: *aanwijzing der door vergeven middelen, door welke men zich van die zoo algemeene kwaal kan vrijwaren of genezen*,

DOOR **Dr. F. RICHTER.**

Dit zoo hoogst nuttige werk is bij alle Boekhandelaren à *f* 1,20 op bestelling te bekomen.

*** Bij L. SCHIERBEEK, te Leeuwarden, is gedrukt en te bekomen, en verkrijgbaar gesteld, te Amsterdam, bij C. L. BRINKMAN, en te Groningen, bij R. J. SCHIERBEEK:

Jhr. Mr. S. W. H. A. v. BELIMA thoe RINGMA, *Bijdrage tot de* **BESCHOUWING VAN ONDERHOUDPLIGTIGHEID**, *betrekkelijk* **UITDIEPING** *en* **SLATTING** *van* **OPENBARE VAARWATERS** *in Friesland, inzonderheid met betrekking tot de* Leeuwarder-Harlinger-Trekvaart. Prijs 25 Cents.

(Zie verder het vervolg.)

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDÉ EN ZONEN.

VERVOLG van de *Donderdagsche*

HAARLEMSCHE COURANT

van 20 October 1859.

*** Getrouwd:
BLUMENTHAL en CLEVE, 15 October 1859.
A. A. Z. THOMAE met A. M. A. ARIËS.

*** Getrouwd:
HAARLEM, 19 October 1859.
J. BOOGAARD en E. W. MULLER.

*** Bevallen van een ZOON *H. GERICKE — CLAASEN.*
MALANG, residentie *Passaroeang*, den 6den Augustus 1859.

*** Voorspoedig bevallen van eene DOCHTER *E. E. HORST*, geliefde Echtgenoote van
W. SUERMONDT WZOON.
BATAVIA, 12 Augustus 1859.

*** Bevallen van een ZOON Vrouwe *G. I. MOLLINGER — HAPPEL.*
MAASTRICHT, den 15den October 1859.

*** Bevallen van een ZOON *A. E. DAEMS — SCHURINK.*
STEENWIJK, 15 October 1859.
Eenige kennisgeving.

*** Heden beviel zeer voorspoedig van eene welgeschapene DOCHTER, de Hoog Wel-Geboren Vrouwe *A. J. SPEELMAN*, geboren *HORA SICCAMA.*
GRONINGEN, 16 October 1859.

*** Voorspoedig bevallen van eene DOCHTER Vrouwe *A. G. PIT*, geb. *ELIAS SCHOVEL.* A. PIT.
DOORN, 16 October 1859.

*** Zeer voorspoedig bevallen van eene DOCHTER *M. J. F. F. SYLVIUS — BEIJEN.*
ZEGVELD, 16 October 1859.
Familien en Kennissen, gelieven deze algemeene kennisgeving als bijzondere aantemerken.

*** Heden beviel van een' welgeschapen' ZOON *JOHANNA GEERTRUIDA SCHOLTEN*, geliefde Echtgenoote van C. I. NYLAND, Onderwijzer.
EPE, 16 October 1859.

*** Bevallen van eene DOCHTER *L. H. BROWNE — VAN ROSSUM.*
'S GRAVENHAGE, 16 October 1859.
Eenige kennisgeving.

*** Voorspoedig bevallen van een' ZOON *J. K. HASSELMAN*, geliefde Echtgenoote van
LEERDAM, 17 October 1859. J. C. PUKKER.

*** Mijne geliefde Echtgenoote *C. M. C. VAN LENNEP*, beviel heden voorspoedig van een ZOON.
DOETINCHEM, 17 October 1859.
Dr. F. VAN CAPPELLE.
Algemeene kennisgeving.

*** Voorspoedig bevallen van een ZOON Vrouwe *M. SCHÖNSTEDT*, geboren *VAN BRAAM.*
'S HAGE, 17 October 1859.

*** Bevallen van eene DOCHTER Vrouwe *A. P. ZEGERS RIJSER — CRAANDIJK.*
AMERSFOORT, 18 October 1859.
Eenige kennisgeving.

*** Bevallen van eenen welgeschapen ZOON Vrouwe *U. KOL*, geboren Baronesse *D'ABLAING VAN GIESSENBURG.*
KLEINE BREUL, bij *Zeyst*, 18 October 1859.

*** Heden overleed op het alleronverwachtst, mijne hartelijk geliefde Echtgenoote HENRIETTE ALBERTINA SPANDAW, uit eene hoogst gelukkige Echt van ruim zes jaren, mij de drie nog overige Lievelingen nalatende.
Het vast geloof aan een liefdevol Godsbestuur, zal alleen mij en mijne Ouders, die eene hartelijk beminde Dochter verliezen, in dit ondoorgrondelijk raadsbesluit, christelijk doen berusten. Mr. E. JONGSMA.
SNEEK, 13 October 1859.
Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed onze dierbare Behuwd-Moeder en Moeder JOHANNA LOUISA DRES KORNVELD, Weduwe den Heer *A. H. Metelerkamp*, en laatst Weduwe den Heer *G. W. Caudri*, in den ouderdom van 64 jaren.
BORCULO, 15 October 1859.
G. FABIUS.
J. M. FABIUS,
METELERKAMP.
Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed, na eene kortstondige ziekte, onze hartelijk geliefde Dochter MARGARETHA, in den ouderdom van vijf en dertig jaren, diep betreurd door hare Ouders, Broeders en Zusters.
IJSSELSTEIN, 15 October 1859.
B. ROUFFAER.
P. C. ROUFFAER,
geb. KOLFF.
Eenige kennisgeving.

*** ARNHEM, den 15den October 1859. Den 26sten Julij 1859, overleden te *Makassar*, Eiland *Celebes*, onze jongste zeer geliefde Broeder PIETER HENDRIK UHLENBECK, in leven Kapitein der Genie O. I. L., Rid. Mil. W. O. 4e Kl., in den ouderdom van 37 jaren, diep betreurd door alle zijne Broeders en Zusters.
Uit aller naam,
C. W. UHLENBECK.
Eenige en algemeene kennisgeving.

*** Heden overleed alhier, in den ouderdom van vijf en zeventig jaren, Vrouwe MARIA PETRONELLA BEKKING, Weduwe van den Heer *Willem Jan Renting*, in leven gepensioneerd Chirurgijn-Majoor, Ridder van de Orde van den Nederlandschen Leeuw.
DELFT, den 15den October 1859.

*** Heden overleed, in den gezegenden ouderdom van bijna 90 jaren, de Heer JOHAN CHRISTIAAN MUTZENBACH.
'SGRAVENHAGE, den 15den October 1859.
Bijzondere en algemeene kennisgeving voor binnen en buiten de Stad.

*** Heden overleed, na een langdurig, smartelijk, maar zeer geduldig gedragen lijden, in den ouderdom van 32 jaren, mijn innig geliefde Echtgenoot, GERRIT VAN VOORTHUIJSEN, mij, uit eene vierjarige hoogst gelukkige Echtvereeniging, twee zeer jeugdige Kinderen nalatende.
Zijn mij, gedurende zijn lijden treffende bewijzen gegeven, dat hij algemeen, om zijne regtschapenheid en goed heid, bemind werd, God alleen weet, wat ik met mijne twee Kinderen in den geliefden verloren heb. Overviel de dood hem niet onvoorbereid; God die hem mij ontnam, geve mij kracht om te berusten in Zijnen wil, en de zware beproeving te dragen. Hij zij mij, en hun, wien de afgestorvene dierbaar was, vertroostend nabij.
LEERDAM, 16 October 1859.
A. S. HOOLBOOM, Wed. *G. van Voorthuijsen.*
Eenige en algemeene kennisgeving.

*** Heden morgen ten zeven ure overleed, na eene langdurige ongesteldheid, onze hartelijk geliefde Moeder de Wed. N. VAN VOORTHUIJSEN, in leven Burgemeester der twee Gemeenten *Abcoude* en *Baambrugge*, in den ouderdom van bijna 81 jaren.
BREUKELEN, den 16den October 1859.
I. J. VAN VOORTHUIJSEN, *uit aller naam.*
Algemeene kennisgeving.

*** Den 16den October 1859, is te HAARLEM overleden, Jonkvrouwe SUSANNA ANTOINETTA VAN OUTHOORN.

*** Tot diepe droefheid van mij, mijne Kinderen en Behuwd-Dochter, overleed alhier, heden in den ouderdom van ruim 87 jaren, mijn hartelijk geliefde Echtgenoot den Hoog-Ed. Gestr. Heer WOUTER GUERIN, gepensioneerd Luit.Kolonel der Kavallerie, Ridder der Militaire Willemsorde en van den Nederlandschen Leeuw.
ARNHEM, 17 October 1859.
A. M. VAN ERMEL, Wed. *Guerin.*
Eenige kennisgeving.

*** Heden overleed ten huize van den Heer *Conrad Schopperle*, den Heer G. S. KLEINE, Gepensioneerd Hofmeester van Z. M. *Willem II.*
'SGRAVENHAGE, 17 October 1859.

*** Heden ontsliep, zacht en kalm, in den ouderdom van bijna twee en tachtig jaren, mijn geliefde Echtgenoot LODEWIJK CHRISTIAAN CNOPIUS.
'SHAGE, 17 October 1859.
Wed. L. C. CNOPIUS, geb. WEIMAR.

*** Heden overleed te *Oegstgeest*, in den ouderdom van 69 jaren, de Heer CORNELIS GROEN, diep betreurd door zijne Echtgenoote en zijne Kinderen.
LEYDEN, 17 October 1859.
C. KOOREMAN, Wed. *C. Groen.*
ALBERT GROEN.
CORNELIA GROEN.
Algemeene kennisgeving.

*** PURMERENDE, 17 October 1859. Op den 6den October 1859 overleed, in den ouderdom van bijna 70 jaren, de Wel-Edele Heer JOHANNES EYKEN, Lid van den Raad en Notaris te dezer Stede, hartelijk geliefde en diep betreurde Echtgenoot van
E. P. LONCQ, Wed. *J. Eyken.*
Uithoofde van buitenlandsche Betrekkingen, wordt deze advertentie nu eerst geplaatst.

*** Heden overleed, tot diepe droefheid harer Kinderen, Behuwd-Kinderen en verdere Betrekkingen, onze geliefde Moeder JOHANNA APOLONIA TER HOFFSTEEDE, Weduwe van *Lambertus Sabelis Junior*, in den ouderdom van ruim 63 jaren.
Uit aller naam,
HAARLEM, 18 October 1859.
L. J. SABELIS.

*** Gevoelig voor de menigvuldige blijken van deelneming, ons betoond bij het overlijden onzer geliefde Moeder *Maria Scheurleer*, Wed. *Pieter van Cleef*, betuigen wij daarvoor onzen hartelijken dank.
Uit aller naam,
P. M. VAN CLEEF PZN.

*** Voor de vele bewijzen van deelneming, betoond bij het overlijden onzer veelgeliefde Moeder *Maria Theresia Stoeman*, Wed. *T. Bruyn*, betuigen wij bij deze onzen hartelijken dank.
AMSTERDAM, 20 October 1859.
G. T. BRUYN, *uit aller naam.*

*** Voor de menigvuldige bewijzen van deelneming ontvangen bij het overlijden van mijne dierbare Echtgenoote *Ida de Kruiff*, betuig ik mijnen hartelijken dank.
HAARLEM, 19 October 1859.
D. V. D. BERG.

Koornmolenaar.

Een gehuwd PERSOON van middelbaren leeftijd, zag zich gaarne geplaatst tot het waarnemen van een **Koornmolen.** Sedert jaren daarin werkzaam geweest en kunnende de beste informatien produceren. Adres onder Letter C., bij H. T. HENDRIKSEN, Boekhandel Hoogstraat Rotterdam.

MINISTERIËN VAN OORLOG EN VAN KOLONIEN.

De Ministers van Oorlog en van Kolonien,
Wenschende zooveel mogelijk algemeene bekendheid te geven aan de voorwaarden, waarop Nederlanders tot de dienst bij het leger in Oost- en West-Indie kunnen worden toegelaten en aan de uitzigten op latere verzorging, welke verbonden zijn hetzij aan langdurige koloniale militaire dienst, hetzij bij het vroeger ongeschikt worden ten gevolge van verwonding enz., hebben goedgevonden die voorwaarden, zoo als zij hieronder zijn vermeld, in de *Staatscourant* te doen opnemen.

Personen die zich voor de koloniale dienst willen verbinden moeten zijn ongehuwd, in alle opzigten gezond en vrij van alle zigtbare gebreken, van geen mindere lengte dan 1,580 Ned. el en niet jonger dan 18 en niet ouder dan 40 jaren, tenzij de belanghebbenden vroeger in militaire dienst zijn geweest, wanneer zij tot den ouderdom van 44 jaren worden toegelaten.

Gehuwde personen, mits eene schriftelijke gelegaliseerde toestemming overleggende, dat hunne Echtgenooten met hun in dienst treden genoegen nemen en waarbij die Echtgenoten zich tevens verbinden hare Mans niet naar Indie te zullen volgen, kunnen insgelijks tot eene verbindtenis worden toegelaten.

De ouderdom der belanghebbenden zal moeten blijken uit een extract uit het geboorte-register; terwijl zij al verder zullen moeten overleggen een bewijs van goed gedrag, afgegeven door de bevoegde autoriteit hunner woonplaats, een bewijs van voldoening aan de Nationale Militie en minderjarig zijnde, eene behoorlijk gelegaliseerde toestemming van Ouders of Voogden, of van zoodanige personen aan wie het toezigt over hen is toevertrouwd.

Gepasporteerde militairen, die zich binnen den tijd van drie maanden na hun ontslag op nieuw verbinden, kunnen volstaan met het overleggen van een behoorlijk paspoort; terwijl wanneer zij de dienst langer tijd hebben verlaten, zij tevens van een getuigschrift van goed gedrag zullen moeten zijn voorzien.

Bij minderjarigheid zal ook de vereischte toestemming moeten worden overgelegd.

De manschappen worden voor geen ander wapen dan voor dat der Infanterie, voor niet minder dan voor zes jaren, in te gaan met den dag van inscheping naar de Kolonien, en niet anders dan als Soldaat aangenomen.

Zij zullen tot het aangaan eener verbindtenis zich moeten aanmelden bij den Plaatselijken of Garnizoens-Kommandant, in een der Garnizoensplaatsen van het Rijk of bij den Chef van het Koloniaal Werfdepôt te Harderwijk.

Hij die zich tot de Koloniale dienst verbindt ontvangt een handgeld van honderd vijftig gulden (*f* 150) waarvan hij een ¼ zal genieten zoodra hij voorloopig goedgekeurd en aangenomen is en de krijgsartikelen heeft geteekend, terwijl het overige ¾ wordt uitbetaald wanneer hij bij het Koloniaal Werfdepôt te Harderwijk, definitief voor de dienst is gedesigneerd.

Ieder persoon die een recruut hetzij Nederlander of vreemdeling aanbrengt, ontvangt als aanbrenggeld eene premie van tien gulden (*f* 10), wordende deze premie in de garnizoensplaats waar de recruut voorloopig is aangenomen, uitbetaald, zoodra hij te Harderwijk definitief voor de dienst is gedesigneerd.

De hand- en aanbrenggelden worden zonder eenige inhoudingen aan de daarop regthebbenden voldaan.

Voor recruten herkomstig uit de thans aan het Rijk behoorende Gestichten Ommerschans en te Veenhuizen en voor hen die zich te Harderwijk aanmelden, wordt geen aanbrenggeld betaald.

Na de onlangs plaats gehad hebbende verhooging van koloniale militaire gagementen bedragen deze thans voor een:

Adjudant-Onderofficier. . .	*f* 300 's jaars
Sergeant-Majoor.	» 240 „
Sergeant en Fourrier. . . .	» 216 „
Korporaal	» 180 „
Soldaat	» 144 „

Op het vol bedrag hebben aanspraak allen die wegens langdurige dienst, dat is 40 jaren, het verblijf in Oosten West Indie, van den dag van inscheping af *dubbel* gerekend, de active dienst wenschen te verlaten.

Dezelfde aanspraak hebben diegenen, die wegens verwonding of verminking vroeger ongeschikt worden, terwijl verlies van ledematen aanspraak doet verkrijgen op verhoogd gagement.

Andere oorzaken van ongeschiktheid, mits niet het gevolg van eigen toedoen, geven aanspraak op gagement naar reden van volbragte dienstjaren, ook al zijn zij niet ontstaan door of ter zake van het uitvoeren van gevorderde of bevolene dienst, mits dan gepaard met eene tienjarige effective dienst, welke termijn nog voor inkrimping vatbaar is.

Eerlang zal daarenboven worden aangevangen met de daarstelling van een koloniaal militair invalidenhuis, waarin tegen het naderen van den ouden dag, ieder wegens langdurige dienst, met gagement begiftigd koloniaal militair, eene milde verzorging te beurt zal kunnen vallen.

Gewonden of verminkten zullen ongeacht hunnen leeftijd daarin kunnen worden opgenomen, zoodra zij zulks verkiezen. Ook hulpbehoevende gegageerden van andere categorien zullen, bij gunstige uitzondering, in dit Gesticht eene verzorging deelachtig kunnen worden, die zij, met hunne inkomsten, zich in de gewone maatschappij niet zouden kunnen verschaffen.

's Gravenhage, den 17den September 1859.
DE CASEMBROOT.
ROCHUSSEN.

DEPOTHOUDERS

worden gevraagd, in elke Plaats, voor een Artikel van dagelijks gebruik, hetwelk een goed Rabat oplevert. Aanvragen *franco*, onder Letter D., bij S. ALTEN, Boekh. Lijnmarkt, te Utrecht.

WORDEN GEVRAAGD SOLIEDE AGENTEN,

voor de Nederlandsche Maatschappij ter verzekering van Jaarlijksche Uitkeeringen of Pensioen, gevestigd te Meerkerk, goedgekeurd bij Kon. Besluit van den 2den October 1859, N°. 106. Adres per *franco* Brief, aan

de Directeuren,

I. C. VAN OSSELEN, J. F. SCHULD.

*** Men vraagt in Zeeland: Eene **SECONDANTE** of **ÉLÈVE SECONDANTE**, met Fransch bekend, ook in Rekenen en Handwerken bedreven.

Adres onder Letter N, *franco*, den Boekhandelaar J. SIX DIJKSTRA, Middelburg.

*** Eene **JUFVROUW**, van fatsoenlijke Familie P. G., middelbaren leeftijd, gezond gestel, bekend met de Fransche Taal en alle Vrouwelijke Handwerken, zag zich gaarne ter besturing eener Huishouding, of tot Gezelschap van een bejaard Heer of Dame geplaatst. Ruim 13 jaren bij twee Familiën in betrekking geweest zijnde, kan men de meest voldoende inlichtingen bekomen. Men zal op eene minzame en fatsoenlijke behandeling meer letten dan op hoog Salaris. Adres met *franco* Brieven, onder Letters G. H., bij den Boekhandelaar W. EEKHOFF. te Leeuwarden.

*** *Une* **DEMOISELLE** *de la R. P. en état d'enseigner la langue hollandaise, française et anglaise, désire se voir placé, comme gouvernante, dans une famille distinguée. On est prié de s'adresser par lettres* affranchies *sous l'initiale R. au libraire G. DE GEUS, 36 Veenestraat à la Haye.*

*** Met 1° November 1859 of uiterlijk met 1 Febr. 1860, wordt TE HUUR gevraagd, een **HEERENHUIS**, met 6 of 7 Kamers, Keuken, Kelder, Tuin of Plaats, in of nabij eene Stad in Gelderland. Huurprijs niet hooger dan *f* 500. Adres *franco* onder de Letters X. Z., bij den Boekhandelaar A. J. VAN DEN SIGTENHORST, te Deventer.

Uit de Hand te Koop.

Door verandering van betrekking, biedt de ondergeteekende, tegen 1° Mei e. k. of vroeger, *uit de Hand te Koop* aan: Zijne sedert onheugelijke jaren gevestigde en tot nog toe met het beste gevolg gedreven wordende **TIMMERMANS-WINKEL**, staande en gelegen te Zijdewind, Gemeente Oude Niedorp. Nadere informatien zijn te bekomen bij den Eigenaar JAN KUNIS.

*** **DOOR STERFGEVAL**

Uit de Hand te Koop:

Twee naast elkander zeer aangenaam gelegen **HUIZEN** met **TUINEN** en **BOUWLAND**, zamen groot 1 Bunder, 23 Roeden, 80 Ellen; gelegen in de Kom van het fraaije Dorp Hees, aan den grooten weg, op twintig minuten afstand van Nijmegen.

Het eene Huis genaamd *het Anker*, waarin met goed succes, sedert 30 jaren *Tapperij* en *Billard* is gehouden, heeft 2 Opkamers, groote Zaal, Keuken, Achterhuis, 2 Kelders, Goot en verdere Gemakken, benevens Beugel- en Kegelbaan.

Het tweede, daarnaast gelegen, zeer fraai Huis, bestaat uit 5 Beneden- en 2 Bovenvertrekken, twee Kelders en verder Bijbehooren, is bewoond door Mevr de Wed. *Focken*, en bijzonder geschikt voor het aanleggen van een Buiten.

Te bevragen bij den Mede-Eigenaar P. NIELEN, te Hees bij Nijmegen.

OP AANNEMELIJKE VOORWAARDEN,

wordt, ten gevolge voorgenomen vertrek naar elders, TE KOOP gepresenteerd, eene sinds jaren bestaande, niet zeer uitgebreide, doch door vele gevestigde en steeds vermeerderende kalandizie, in de Stad en omliggende plaatsen, een ruim bestaan opleverende AFFAIRE in *Granen*, met bijbehoorend Huis, voorzien van ruime Zolders, voor allen Handel geschikt, staande op een der beste standen der Stad Meppel. Voor gegadigden is gelegenheid van November tot Mei e. k., door dagelijkschen omgang zich met den loop der zaken en de begunstigers bekend te maken. Adres Mr. L. CARSTEN, Notaris te Meppel.

Mr. G. A. IJSSEL DE SCHEPPER, Notaris te Olst, zal op Vrijdag den 28sten October 1859, des namiddags ten 1 ure, ten huize van den Kastelein *A. Duijm*, aan de Brinkpoort te Deventer, ter voorloopige, en 14 dagen daarna, ter zelfder uur en plaats, ter uiterlijke toewijzing Veilen in Percelen, Kolommen en Massa:

Het Buitengoed WESTERVOORDE

genaamd, zeer aangenaam gelegen in het Dorp Olst, aan den Straatweg van Deventer naar Zwolle en aan de Rivier den IJssel, en tevens in de onmiddelijke nabijheid van den geprojecteerden Noorder-Spoorweg, bestaande in een solied en fraai Heerenhuis met 5 Benedenkamers, waaronder eene ruime suite, Keuken en 2 Kelders, 7 Bovenkamers en 2 Kabinetjes, zijnde meest alle van Stookplaatsen voorzien; verder een afzonderlijk staand Koetshuis en Stalling voor 5 Paarden, met annex Bouwhuis, waarin 3 Vertrekken, Melkkelder, Koestal, Varkenshokken enz.; Tuin en Boomgaard met exquise Vruchtboomen, Wandelingen met zware opgaande Eikenboomen; voorts uitmuntend Bouw- en Weiland, waarvan ruim 3 Bunders Uiterwaard; alles te zamen groot circa 9 Bunders.

De *Boomen* zullen voor zoo ver die genummerd zijn, afzonderlijk worden geveild op Donderdag den 10den November 1859, des voormiddags 10 ure, ten huize van *H. J. Overweg*, Kastelein te Olst, doch door de koopers van den ondergrond, tegen betaling eener premie van 3pCt., kunnen worden benaderd.

Het *Huisperceel* zal 8 dagen voor de inzate en 8 dagen voor den toeslag, van des voormiddags 11 tot des namiddags 2 ure, behalve des Zondags, kunnen worden bezigtigd, mits voorzien zijnde van een bewijs van toegang, te bekomen ten Kantore van voornoemden Notaris.

*** Door JOH. NOMAN EN ZOON, te Zalt-Bommel, is algemeen verzonden, *Berigt van Inteekening met proeve van uitvoering*, op een **goedkoope 3e druk** of **Volksuitgave**, in post formaat, op het Werk van

Prof. CLARISSE,

aanleiding tot Huisselijke Godsdienstoefening.

In 3 Dln. compleet, met een fraai Portret van den Schrijver . . . . à ***f* 4,50.**

Prospectus met proeve van uitvoering alom *gratis* te bekomen.

*** Bij G. B. VAN GOOR, te *Gouda*, en alom is te bekomen voor *f* 1,75.

MARIA HAEZEBROEK,

De Hedendaagsche Kookkunst,

OF DE WETENSCHAP OM

Lekker en Goedkoop te Eten en te Drinken.

VERRIJKT MET EEN ALPHABETISCH REGISTER DOOR

J. P. GROS.

Eerste Kok van wijlen Z. M. WILLEM I.

4de geheel omgewerkte en vermeerderde druk.

Eene Handleiding omtrent het Voorsnijden, en het Begienen der Tafel, als ook met eenige Tafel-Menus. Opgehelderd door Houtsnêe-Figuren. Bijzonder aanbevelenswaardig is dit Boek ook door de menigte doelmatige Voorschriften, die het bevat, omtrent het *Inmaken* van *Groenten*, het *Inleggen* en *Konfijten* van *allerlei Vruchten*, enz., enz.

*** Wij bevelen onzen Lezers bijzonder aan:

EEN BOEK VOOR IEDEREEN,

over Spijzen en Dranken, Kleeding en Huisraad, en honderde Zaken die dagelijks gebruikt worden.

NAAR HET ENGELSCH BEWERKT DOOR

T. C. WINKLER.

Met een Voorwoord van W. H. LOGEMAN.

Prijs *f* 1,20.

HET BEHOUD VAN ARBEIDSVERMOGEN IN DEN GALVANISCHEN STROOM,

DOOR **Dr. J. BOSSCHA Jr**

Prijs *f* 1,25.

L'ÉCLAIRAGE AU GAZ A L'EAU A NARBONNE ET L'ÉCLAIRAGE AU GAZ LEPRINCE,

EXAMINÉS ET COMPARÉS

par le Doct. B. VERVER,

Professeur de Chimie et de Physique a l'Athénée Royal de Maestricht.

Prijs *f* 1,60.

W. RüSTOW'S

MILITAIR WOORDENBOEK,

VOOR NEDERLANDERS BEWERKT,

door H. M. F. LANDOLT,

Ridder der Orde van de Eikenkroon, eerste Luitenant bij het Regiment Grenadiers en Jagers.

Het **Militair Woordenboek** zal verschijnen in 25 à 30 Afleveringen, ieder van 2 vellen à 30 Cents, in alles gelijk aan de eerste Aflevering.

Eene Naamlijst van Inteekenaren zal bij het werk gevoegd worden.

PIANO-MUZIJK.

Door C. VAN TAL, Piano-Magazijn te Utrecht, is heden uitgegeven: **N°. 13 THE DEPARTURE à 50 Cents**, alsmede de *derde Druk* der 12 eerste Nummers.

Brieven en Bestellingen *franco*; Bestellingen kunnen geschieden bij alle Muzijkhandelaren.

1° OCTOBER IS VERZONDEN:

DE DAGERAAD,

VIJFDE JAARGANG. — DEEL IX. — AFL. 1.

INHOUD: „De Dageraad", zijn voorleden, zijn heden en zijne toekomst. — Invloed van het astrologisch theosophisch bestanddeel op hetgeen in de oude mythen geschiedenis en legende is, door Mr. A. F. SIFFLÉ. — De Bijbelsche openbaring getoetst aan die van natuur en rede. — De geest des tijds, of in hoever draagt de kerk bij tot het algemeen welzijn? — Over natuurlijke Godsdienst en Christendom, door Dr. P. S. SCHELTEMA. — Bezwaren van een Mahomedaan tegen het Christendom. — De vragen des tijds. — De vereeniging ter bevordering van gewetens-vrijheid te Hamburg. — Het verbond der vrije godsdienstige gemeenten in Duitschland. — Beschouwing over God, het Godsbestuur enz. — Brief van de Fries. — Uitvaart van het weekblad: *„de Teekenen des tijds"*. — Een Domine's-briefje te Batavia. — Gedachten over de aarde in betrekking tot den mensch. — Feiten en opmerkingen.

☞ Ten gevolge van het vooral in den laatsten tijd toenemend debiet, en getrouw aan de belofte, reeds in het Prospectus voor den eersten Jaargang gedaan, zal de inteekenings-prijs voor den vijfden Jaargang, andermaal en wel met ***f* 2** verminderd worden, zoo dat die nu op ***f* 10**, in plaats van op ***f* 12** bepaald is.

*** Bij voortduring wordt door H. C. A. CAMPAGNE te Tiel, met veel succes gedebiteerd:

Nederland en het Leger,

WAT HET IS EN WAT HET ZIJN KAN.

Prijs *f* 1.80.

☞ Dit hoogst belangrijk Geschrift, vol scherpe waarheden, heeft terstond bij zijne verschijning, zooveel *sensatie* gemaakt, dat een 2e druk binnen weinige weken noodig was. Voor ieder, die in den toestand van ons krijgswezen belang stelt, is het Werk eene *hoogst belangrijke* lectuur, vooral bij de aanstaande behandeling van de *begrooting van oorlog.*

*** Bij den Boekhandelaar M. J. VISSER, te 's Gravenhage, ziet het licht:

DE BIDDENDE JEZUS. *Beschouwing van den Zoon in zijne gemeenschapsoefening met den Vader.*

EENE CHRISTOLOGISCHE STUDIE,

DOOR

J. C. ZAALBERG Pz.,

Theol. Docter en Pred. te 's Gravenhage.

432 Bladz., met Titelvignet. Prijs ingenaaid *f* 3.25; gebonden in linnen band, met verg. Stempels » 3.75.

De hevigheid waarmede dit hoogst belangrijke werk, in den laatsten tijd, van **„zekere zijde"** is aangevallen, zoowel als de bij uitnemendheid gunstige beoordeelingen, daarover, door mannen van *talent* en *naam* in de vaderlandsche kerk, uitgebragt, hebben het grooten opgang doen maken bij het *christelijk gezinde* publiek in Nederland.

Nieuwste Werken.

VAN DRUTEN & BLEEKER, te *Sneek*, geven uit:

GEORGINE,

EEN VERHAAL.

UIT HET ENGELSCH VAN

ASHFORD OWEN,

DOOR

C. v. E. van der BILT LA MOTTE.

Een deel in gr. 8vo met Vignet *f* 3,20.

Van dit boek, dat door alle Engelsche tijdschriften om het meest is geprezen, zegt de Revue des Deux Mondes van 15 Julij 1859 het volgende:

Dit is een werk, dat onder den tot hiertoe onbekenden, misschien aangenomen naam van Ashford Owen is in 't licht verschenen, en dat, zonder ophef het Engelsche publiek aangeboden, zich al vrij spoedig een weg heeft gebaand, eenigzins op de wijze van Jane Eyre en ingevolge gelijksoortige verdiensten . . . .

. . . Even als in het meesterstuk van Currer Bell vindt men hier slechts een zeer eenvoudig onderwerp, een persoon, een karakter, een hartstogt; maar die persoon, die hartstogt, zijn naar de natuur bestudeerd. Het beeld is afgewerkt, zelfs zoodanig voltooid, dat men zich genoopt vindt te vragen, of de schilder en het model ten slotte niet een zelfde persoon zijn, en of de voorgewende verdichting niet een vorm van voorstelling is ter vermomming van herinneringen, die nog in 't binnenste van een troosteloos hart woelen.

TWEE LEVENS.

NAAR HET ENGELSCH

(THE HILLS OF THE SHATEMUC)

van **E. WETHERELL**, door **S. J. VAN DEN BERGH** en **B. PH. DE KANTER.**

2 deelen in gr. 8vo, met 2 Titelplaten, *f* 6,00.

Een boek, geschreven door *E. Wetherell* en vertaald door *H. H. v. d. Bergh* en *de Kanter*, zal bij het Nederlandsche publiek zeker geene aanbeveling behoeven van de Uitgevers.

Voor *f* 3,75 in plaats van *f* 7,50

zijn nog *eenige weinige* Exempl. te bekomen, van het fraaije werk:

REIZE IN HET BELOOFDE LAND,

GEDAAN IN 1851

DOOR

E. W. SCHULZ,

Predikant te Mulheim a/d Ruhr.

Uit het Hoogduitsch naar de derde uitgave.

Met Aanteekeningen van den Vertaler, het Portret van den Schrijver, 26 Afbeeldingen, eene Kaart van Palestina, en een fraai Vogel-perspectief van het H. Land, met de Verklaring.

NB. Een klein getal gebonden Ex. is nog voorhanden à *f* 4.25.

*** G. T. N. SURINGAR, heeft uitgegeven en alom verkrijgbaar gesteld:

Hoe moeten wij onze Jongens Opvoeden?

Naar het Hoogduitsch van **CARL OPPEL**, met een aanprijzend woord van W. H. SURINGAR.

Een Deeltje à 75 Cents.

AANSCHOUWELIJK ONDERWIJS.

Handboekje voor Bewaar- en Lagere Scholen. Met zes losse Platen.

DOOR R. G. RIJKENS . . . . *f* 2,80.

DE BEWAARSCHOOL.

Praktische handleiding voor hen die bewaarscholen wenschen optergten en daarin werkzaam moeten zijn door DENZELFDEN. . . . . *f* 3,60.

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDÉ EN ZONEN.

Behoort bij de

HAARLEMSCHE COURANT

van 20 October 1859.

STATEN-GENERAAL.

Bekrachtiging van eenige artikelen der verleende concessien voor den aanleg en de exploitatie van de *Noorder-* en *Zuiderspoorwegen.*

VOORLOOPIG VERSLAG.

Bij de overweging in de afdeelingen der Kamer van het ontwerp van wet tot bekrachtiging van artikelen der verleende concessien voor den aanleg en de exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorwegen — aan welke overweging door 59 leden werd deel genomen — zijn de volgende beschouwingen en bedenkingen in 't midden gebragt.

§ 1. Door onderscheidene leden werd teruggekomen op de vroeger gemaakte opmerking, dat de Regering tegenover de aanvragers om concessie van spoorweglijnen en met opzigt tot het verleenen van zoodanige concessien eene gedragslijn gevolgd heeft, die zich niet wel verklaren laat. Wat op bladz. 7 en 8 der Memorie van Beantwoording op het Voorloopig Verslag wegens den Zuiderspoorweg tot verdediging dier handelwijze wordt aangevoerd, had deze leden geenszins bevredigd. Voortdurend scheen te blijken, dat de Regering, eenmaal besloten hebbende om den aanleg van spoorweglijnen van rijkswege krachtig te ondersteunen, niet zoo zeer eene keuze uit de bij haar ontvangen aanvragen om concessie gedaan, als wel personen uitgekozen heeft, die zij met concessien wilde begunstigen, en dat zij met deze personen uitsluitend heeft willen blijven onderhandelen, ook dan wanneer de loop der zaak tot het opleggen van voorwaarden of het voorschrijven van rigtingen drong, met de oorspronkelijke inzigten der begunstigden lijnregt in strijd. Meer dan één blijk is voorhanden, dat alle aanvragen om concessie, van anderen dan de begunstigde concessionarissen uitgegaan, kunstmatig ter zijde zijn gesteld, ofschoon daarbij aanbiedingen werden gedaan, vergelijkenderwijs voordeelig voor 's Rijks schatkist te noemen. Op nieuw werden voorbeelden aangehaald van aanvragen om concessie, waarop, in weerwil van herhaalden aandrang, nooit eenig antwoord ontvangen is. Ten bewijze dat de handelwijze der Regering omtrent bepaalde aanvragen om concessie moeijelijk te regtvaardigen is, beriep men zich op het gebeurde met den heer SUERMONDT en andere kapitalisten en aanzienlijken, die, volgens hun in de maand Julij jl. aan de Kamer ingezonden adres, van deelneming aan den aanleg van den Zuiderspoorweg zijn uitgesloten, omdat zij te sterk op de dadelijke opneming der Zeeuwsche lijn in het plan bleven staan, dat is op eene voorwaarde, aan de tegenwoordige concessionarissen van dienzelfden Zuiderspoorweg opgelegd.

Nog andere punten werden hierbij ter sprake gebragt. Zoo werd gevraagd, hoe het stond met de lijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle, waarvoor, volgens het gezegde op bladz. 10 der Memorie van Beantwoording wegens den Noorderspoorweg, aan den baron VAN LOCKHORST reeds vroeger voorloopig concessie was verleend. Men meende te weten, dat die concessie sedert een meer definitief karakter had verkregen, doch onder bijvoeging der voorwaarde, dat zij geene uitvoering erlangen zou, dan nadat het lot der concessie *Sloet-Reuchlin* beslist zou zijn. Ware die voorwaarde inderdaad gesteld, men zou zulks zeer oneigenaardig moeten keuren; te meer daar het hier een of meer concessionarissen gold, die, naar het scheen zonder eenig rijkssubsidie, de door hen aangevraagde, in het algemeen belang wenschelijke lijn wilden leggen.

Evenzoo wenschte men onderrigt te worden, of het waar is, dat reeds voor eenigen tijd eene ernstig gemeende aanvrage om concessie door Amsterdamsche huizen of bijzondere personen voor de lijn Utrecht-Kuilenburg-'s Hertogenbosch bij de regering gedaan is; zoo ja, welk lot aan die aanvrage is te beurt gevallen. Welligt zouden deze en dergelijke vragen het volledigst worden beantwoord, indien, gelijk in eene der afdeelingen uitdrukkelijk werd verlangd, de Regering kon goedvinden, eene opgave mede te deelen der bij haar ontvangen aanvragen om concessie, bijv. sedert de dagteekening der Memorie van Beantwoording wegens den Noorderspoorweg; waarbij dan iets zou te voegen zijn omtrent het lot, aan elke aanvrage te beurt gevallen.

Ook met opzigt tot de aanvrage om concessie van de noorderlijnen door den heer REERINK en anderen, bleven de bedoelde leden volharden bij de vroeger gemaakte bedenking. Niet zonder bevreemding hadden zij op bladz. 8 der Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg de zinsnede gelezen: „Wat betreft de kaarten en plannen van de heeren REERINK c. s., zij waren en zijn nog bij de Regering onbekend." Men meende toch te weten, dat althans één der Ministers, die deze memorie onderteekend hebben, vroeger van de hier bedoelde, weluitgewerkte kaarten, plannen en profils met belangstelling kennis heeft genomen.

Indien men dit en ander in herinnering bragt, was het vooral, omdat men het vermoeden niet van zich kon weren, dat de Regering door het uitsluitend onderhandelen met vooraf gekozen personen het belang des lands niet genoegzaam behartigd heeft. Nu alle mededeeling onmogelijk is gemaakt, bestaat geen genoegzame waarborg, dat het tot stand brengen der bij het tegenwoordig wets-ontwerp bedoelde spoorweglijnen niet op minder bezwarende voorwaarden voor 's Rijks schatkist te verkrijgen ware geweest dan bij de verleende concessien bedongen zijn. Te meer is het te verwonderen dat de Regering zoodanige mededeeling niet begunstigd heeft, omdat dan toch de ondervinding heeft geleerd, dat matiging zelfs der in reeds verleende concessien gestelde voorwaarden allezins mogelijk is. In de concessie voor den Noorderspoorweg zijn bij nader overleg zeer aanmerkelijke wijzigingen gebragt. De rentegarantie, waartoe de Staat zich verbond, is van 99 tot op 50 jaren ingekrompen, en de kosten van de brug over den IJssel, die oorspronkelijk ten laste van den Staat moesten komen, blijven bij de gewijzigde concessie ten laste der onderneming. Zou, vroeg men, als te gelijk met meerdere gegadigden ware onderhandeld, en de eischen van den een tegenover die van den ander waren gesteld, de matiging niet nog veel verder hebben kunnen gaan?

§ 2. In drie der afdeelingen vertoonden zich bij de tegenwoordige overweging op nieuw enkele voorstanders van staatsspoorwegen boven geconcedeerde. Men had, zeiden zij, bij de vroegere behandeling van dit vraagstuk telkens de bedenking doen gelden, dat de Staat duurder bouwt en exploiteert dan eene bijzondere onderneming; maar die bedenking verloor veel van hare kracht, wanneer de concessie van spoorweglijnen op zulke bezwarende voorwaarden voor den Staat moest plaats hebben, als thans daaraan werden verbonden. Een anders onbetwistbaar staathuishoudkundig beginsel scheen op zulke groote ligchamen, als de spoorwegmaatschappijen vormen, niet of minder toepasselijk. De ondervinding leerde overal, en ook hier, dat die maatschappijen zoowel bij den bouw als bij de exploitatie met groote weelderigheid te werk gaan; veel te kostbare stationsgebouwen stichten; aan hare hoofdambtenaren bezoldigingen toeleggen, die van den staatsambtenaar verre overtreffende, en ook in andere opzigten de spaarzaamheid niet in acht nemen. Zulk eene uitkomst was inzonderheid ook met opzigt tot de thans in 't leven te roepen spoorwegmaatschappijen te vreezen, omdat bij deze, ten gevolge der haar toe te kennen rentegarantie, geen prikkel bestaan zou om zoo goedkoop mogelijk te bouwen en te exploiteren. Er bestond, naar 't gevoelen dezer leden, nu geconcedeerde spoorwegen niet te verkrijgen schenen dan ten koste eener langjarige rentegarantie door den Staat, nog eene andere afdoende reden, waarom de Staat, zoo al niet de exploitatie, wat misschien eene bedenkelijke zijde had, dan toch den aanleg der groote lijnen geheel voor zijne rekening nemen moest. In dat geval ware alles zoodanig in te rigten, dat alleen uit werkelijk in de schatkist voorhanden gelden wierd gebouwd, en zou de finantiele toekomst des lands niet ten behoeve van het nieuwe middel van gemeenschap verbonden behoeven te worden. Men vreesde van deze zijde niet, dat de groote spoorweglijnen, als die door onze waterstaatsbeambten wierden gebouwd, minder goed aangelegd zouden zijn dan wanneer bijzondere maatschappijen zich daarmede belastten. Integendeel leverde de bouw door den Waterstaat meer waarborgen van deugdelijkheid op. Bij dit alles kwam nog, dat men ongaarne het aantal der groote spoorwegmaatschappijen hier te lande vermeerderen zag. Zulke maatschappijen worden eene magt in den Staat, en schikken zich noode naar hetgeen haar in naam van het algemeen belang wordt voorgeschreven. De beide maatschappijen, waarvan in de thans behandelde concessien sprake is, zullen waarschijnlijk niet dan met medewerking van vreemde, misschien ook Engelsche kapitalisten tot stand te brengen zijn. Vreemde belanghebbenden zullen daarin dus ligt den boventoon voeren. Voor een land als het onze was dit bedenkelijk, vooral ook omdat de Britsche regering zoo ligt geneigd is, de klagten harer onderdanen over vermeende verongelijking ter harte te nemen en ook waar daarvoor volstrekt geene reden bestaat, tot een internationaal geschilpunt te verheffen.

Deze redeneringen vonden van de zijde der meerderheid geene opzettelijke tegenspraak, omdat deze meerderheid het, na al het deswege voorgevallene, als eene besliste zaak beschouwde, dat de aanleg en exploitatie der spoorwegen hier te lande aan den ondernemingsgeest van bijzondere personen of maatschappijen zullen worden overgelaten.

§ 3. Het vraagstuk omtrent de verbetering der gemeenschap van Amsterdam met de zee door het graven van een kanaal door Holland op zijn smalst kwam in twee der afdeelingen ter sprake. Er waren leden, die zich met de handelwijze der Regering ook te dezen aanzien geenszins tevreden toonden, en zulks om tweederlei reden. In de eerste plaats keurde men het af, dat op een tijdstip als het tegenwoordige, nu het er op aankwam om groote geldelijke offers tot verbetering der binnen- en buitenlandsche gemeenschap te brengen, al wat dit groote werk betreft nog in de lucht hangt, niettegenstaande het met geheel het stelsel onzer handelsgemeenschap in onmiddelijk verband staat. Voor de goede werking van dat stelsel, derhalve voor het gansche vaderland, is het van gewigt, dat wij eene groote, centrale handelshaven bezitten, ten allen tijde voor schepen ook van meer dan gewonen diepgang bereikbaar. Om die reden zou men, zonder juist te eischen dat, op het onlangs in Belgie gegeven voorbeeld, de aanvrage van subsidie voor onderscheidene groote werken van heterogenen aard in ééne en dezelfde wet wierd opgenomen, het eigenaardig en nuttig hebben gekeurd, dat te gelijk met de tegenwoordige spoorwegwet het ontwerp wegens het Amsterdamsche kanaal bij de Kamer aanhangig ware gemaakt. De bedoelde leden zouden nog wenschen, dat in de zaak der spoorwegen geene beslissing kwam, dan nadat het wets-ontwerp wegens het kanaal ware ingediend. Voor het gelijktijdig ter tafel brengen der beide zaken moest in het oog der Regering eene reden te meer bestaan, omdat zij, blijkens hare Memorie van beantwoording omtrent den Zuiderspoorweg, het kanaal eenigermate als een æquivalent voor de mindere bevoordeeling van Amsterdam bij de aangenomen rigting der Zuiderspoorwegen beschouwt. In de tweede plaats heeft het bevreemd, dat, terwijl de Regering in de zoo even genoemde memorie bij herhaling verklaart, dat het haar met de bevordering van dit groote werk allezins ernst is, zeer onlangs op haren last aan de gemeente Amsterdam een brief is geschreven, waaruit blijkt dat het niet zal doorgaan tenzij door die gemeente daarvoor eene aanzienlijke bijdrage worde verstrekt. Een kanaal, waaraan men meende dat in 't algemeen belang behoefte bestond, wordt daardoor op eens verklaard grootendeels slechts van locaal belang te zijn. Met den ernstigen wil tot volvoering van het werk, dien de Regering zegt te koesteren, laat zich het afhankelijk maken dier volvoering van een Amsterdamsch subsidie moeijelijk overeenbrengen.

Van de zijde van andere leden werd beweerd, dat de doorgraving van Holland op zijn smalst van het vraagstuk omtrent den aanleg der groote spoorweglijnen geheel afgescheiden is en daarmede niet vermengd moest worden. Zij wilden thans de waarde van dat kanaal, hetzij voor Amsterdam, hetzij voor het land in 't algemeen, geheel in het midden laten. Het kon eene hoogst nuttige, het kon ook eene onnutte of onbereikbare zaak zijn; maar zoo veel was zeker, dat het al dan niet tot stand komen van dezen nieuwen waterweg op de rigting der thans in aanmerking komende spoorweglijnen geenerlei invloed kon uitoefenen. Was dit onbetwistbaar, dan moest men ook de afdoening van de gewigtige zaak der spoorwegen niet door het daarmede in verband brengen van een ander groot werk aan het gevaar van nieuwe vertraging blootstellen. Wierd later een voorstel tot doorgraving van Holland op zijn smalst ingediend, men zou daaraan de aandacht wijden die het verdiende, en zoo het blijken mogt, dat zoodanige waterweg werkelijk goed en nuttig was en tot verhooging der bedrijvigheid op onze spoorwegen strekken kon, in dat laatste uitzigt eene drangreden te meer vinden om zich ook daarvoor opofferingen te getroosten.

§ 4. Het denkbeeld der Regering om thans, met afwijking van de vroegere voorstellen, de bekrachtiging der beide concessien voor den Noorder- en Zuiderspoorweg in ééne en dezelfde wet te begrijpen, vond bij verscheidene leden afkeuring, ofschoon er onder deze leden waren, die bij den tegenwoordigen stand der zaak het niet waagden nog op eene splitsing aan te dringen. Men kon in deze zamenkoppeling naauwelijks iets anders zien dan eene kansberekening, of liever een middel om de ijverige voorstanders der Zuiderspoorwegen ook voor de noorderspoorwegen te winnen, en omgekeerd. Er was iets stuitends in het gebruik van dat middel. Aan de leden der kamer werd daardoor eene soort van zedelijken dwang aangedaan. Sommigen hunner zouden zich gedrongen kunnen gevoelen, om ter wille van hetgeen zij in het algemeen belang wenschelijk rekenden, zich met een onderdeel van het voorstel te vereenigen, dat door hen niet werd goedgekeurd. De tegenwerping, dat dan toch de bekrachtiging van elke der beide concessien in een afzonderlijk wetsartikel was vervat, en aan de leden, die ééne der concessien afkeurden, dus de gelegenheid openbleef om tegen het daartoe betrekkelijk artikel te stemmen, kon dit bezwaar niet wegnemen. Wierd een der artikelen afgestemd, hoogst waarschijnlijk zou de verwerping der geheele wet of wel hare intrekking het onvermijdelijk gevolg zijn. Nog uit een ander oogpunt kon de zamenvoeging der bekrachtiging van de beide concessien in ééne wet als niet zonder gevaar voor de spoedige vervulling van den nationalen wensch naar vermeerdering van het aantal spoorweglijnen hier te lande beschouwd worden. Er waren leden, die, toen het nog enkel den Noorderspoorweg gold, hoe wenschelijk zij den aanleg daarvan ook rekenden, reeds tegen den overgrooten finantielen last opzagen, door de goedkeuring der daaromtrent verleende concessie aan den Staat op te leggen. Welk eindoordeel had men van deze leden te wachten, nu de zwaarte van dien last, door de offers voor den Zuiderspoorweg te brengen, meer dan verdubbeld werd? Het was ook denkbaar dat de concessionarissen van éene der beide concessien in de voorschreven oprigting der maatschappij niet slaagden. Hoe zou het dan met de uitvoering der wet gaan?

De overige leden deelden niet in deze bezwaren en achtten de handelwijze der Regering in dit opzigt niet slechts verklaarbaar, maar zeer wel te regtvaardigen. Zij kon als het natuurlijke gevolg der laatste over dit onderwerp door de Kamer aangenomen motie van orde worden beschouwd, aan welke motie het denkbeeld ten gronde lag, dat de zaak der Zuiderspoorwegen, wegens het naauw verband met die der Noorderspoorwegen, gelijktijdig met deze behoorde te worden afgedaan. Inderdaad is dat verband niet te miskennen. De thans ontworpen lijnen vormen één zamenhangend geheel. Zij hebben evenzeer, ofschoon dan ook in onderscheidene rigtingen, versnelde en verbeterde gemeenschap met het buitenland ten doel. Daarenboven is van de beslissing der gewigtige vraag, welk uitgangspunt, Arnhem of Utrecht, voor de noorderlijn te kiezen zij, de rigting der zuiderlijnen afhankelijk, en zou dus de zaak dezer laatste door een afzonderlijk besluit omtrent de noorderlijn worden gepræjudicieerd. Eigenlijk behoort hier geene sprake te zijn van zuiden of noorden, maar, al zijn ook voor den aanleg der lijnen twee concessien verleend, bij de beoordeeling daarvan alleen het gemeenschappelijk belang des lands in 't oog te worden gehouden.

§ 5. Na deze meer voorloopige opmerkingen trad men in beschouwingen over de rigting, die, volgens de verleende concessien, de nieuw aan te leggen spoorwegen zouden volgen. Alvorens verslag te doen der deswege plaats gehad hebbende gedachtenwisseling, zij hier vermeld, dat er sommige leden waren, die in 't algemeen tegen het stel van spoorweglijnen, 't welk de Regering thans voorstond, bedenkingen in 't midden bragten, in hun oog van overwegenden aard. Dat stelsel zondigde, naar hun gevoelen, in de eerste plaats door te groote omslagtigheid, door zekere weelde van lijnen, en miste daardoor de vereischte waarborgen van uitvoerbaarheid. Zij wilden gaarne toegeven, dat Nederland, met opzigt tot den bouw van spoorwegen te lang achtergebleven, zich daarin door zijne naburen heeft laten overvleugelen, zoodat eene krachtige poging tot herstel van het verzuimde zich aanbeveelt; maar wat men thans op eens wilde scheppen, scheen de grenzen van het bereikbare te buiten te gaan. Al wilde men ook aan de werkzaamheid, die hier te lande onder bepaalde omstandigheden kon worden ontwikkeld, geene naauwe grenzen stellen, verdiende de vraag overweging, of het bij de meeste inspanning zou kunnen gelukken, in zes jaren tijds zulk een uitgebreid spoorwegnet tot stand te brengen; zelfs dan wanneer geene buitengewone omstandigheden eene stremming in den arbeid bragten, en men niet op zwarigheden stuitte van bijzonderen aard. Tot de laatste kon, als op ons beperkt grondgebied binnen een klein aantal jaren zooveel millioenen schats moesten worden verwerkt, eene aanmerkelijke rijzing in den standaard der dagloonen en in den prijs van sommige bouwstoffen behooren. Men moest daarbij niet uit het oog verliezen, dat gedurende de eerste jaren ook in het naburig Belgie openbare werken van zeer grooten omvang zouden worden uitgevoerd.

Indien deze overwegingen er reeds toe moesten leiden om aan een meer eenvoudig en beknopt stel van spoorwegen boven het thans voorgestelde de voorkeur te geven, dan viel de noodzakelijkheid van inkrimping nog meer in het oog, als men op de toekomst onzer spoorwegen lette. Die nieuwe middelen van gemeenschap mogten thans door milden rijksonderstand in 't leven worden geroepen, zij moeten zóó worden aangelegd, dat zij zoo spoedig mogelijk zich zelve konden helpen. Hunne toekomst zou dan alleen verzekerd zijn, wanneer het vervoer wierd zamengedrongen. Legde men te veel, legde men uit het aangeduide oogpunt nuttelooze lijnen aan; gaf men nu reeds, in stede zich voor den aanvang met juist getrokken hoofd- of stamlijnen te vergenoegen, aan de zucht tot locale bevrediging toe, en ondernam men alzoo ontijdig hetgeen men aan de toekomst behoorde over te laten, — verarming en verval van een deel dier lijnen zou daarvan het onvermijdelijk gevolg zijn.

De leden, wier gevoelen hier wordt uitgedrukt, herinnerden de conclusie van het Voorloopig Verslag nopens den Noorderspoorweg. Zij bleven aan de beginselen en aanwijzingen, daarin vervat, hechten. In dat stelsel scheen staatshulp zich vooreerst te moeten bepalen tot eene lijn, die

Harlingen met de Hannoversche grens bij Aschendorf,

en Leeuwarden, langs Sneek of Akkrum, over Heerenveen, met Raalte of Deventer verbond, om van daar oostelijk naar Rheine en westelijk naar Utrecht te worden geleid;

voorts van Utrecht, over Kuilenburg, naar den Bosch tot Boxtel of Eindhoven door te trekken, waar de baan zou uitkomen op die, welke van Vlissingen, over Middelburg, Goes, Breda, Tilburg, Venlo of Roermond, oostelijk tot de Pruissische grens en zuidelijk tot Meerssen of Maastricht zou reiken.

De overige leden traden niet in zulk eene algemeene waardering van het voorgedragen spoorwegplan, welke waardering slechts in twee sectien ter sprake is gekomen. Gedurende den loop der overweging toonden echter velen hunner zich tegen elke beperking van dat plan gestemd. Zonder daarom alle verbetering in de getrokken lijnen, waar die nog mogelijk zij, te willen uitsluiten, wenschten zij het voorgedragen net in zijnen geheelen omvang tot stand te zien komen. Ook de stemming der natie, die van alle zijden zoo krachtig het verlangen uitte om eindelijk in 't bezit der sedert jaren toegezegde spoorweglijnen te komen, moest niet uit het oog worden verloren. Nu mogelijkheid tot vervulling bestond, behoorde een volkswensch als deze niet in meerdere of mindere mate te leur te worden gesteld.

§ 6. DE NOORDERLIJN.

I. Met nadruk werd op nieuw de meening voorgestaan, dat de lijn Harlingen-Leeuwarden-Groningen niet of niet genoegzaam doel zal treffen zoolang de aansluiting met Leer of Aschendorf niet beter dan tot dusver verzekerd is. Harlingen is onder onze zeehavens de derde in rang. Wanneer van daar eene lijn in eene oostelijke rigting uitgaat, behoort die lijn niet enkel tot Groningen te loopen en dus de Hannoversche grenzen te naderen, maar deze grenzen te bereiken. De Regering is het immers met de Kamers eens, dat de aan te leggen lijnen vooral ook strekken moeten om onze voornaamste havens met het buitenland te verbinden. Er is niet de minste twijfel aan, dat onze handelsgemeenschap eene uitstekende aanwinst zou doen, indien Harlingen met de Emder baan verbonden en daardoor een stap nader gedaan wierd tot het openen der regtstreeksche spoorweggemeenschap met de eerste havens van Noord-Duitschland, Bremen en Hamburg. Geheel Nederland zou door den tijd de gunstige gevolgen van zulk eene verbeterde gemeenschap met Noord-Duitschland, zoowel wat personen- als goederenvervoer betreft, ondervinden, en zelfs Amsterdam daarvan goede vruchten plukken. Nu verloor men niet uit het oog, dat in de concessie van den Noorderspoorweg aan de heeren SLOET en REUCHLIN voorkeur wordt gegeven voor het leggen van den weg van Groningen naar de Hannoversche grenzen; maar daardoor werd het uitzigt op het spoedig tot stand komen der bedoelde verlenging in geenen deele verhelderd. Integendeel scheen een hinderpaal te meer opgeworpen tegen hetgeen het algemeen belang eischt. Men wilde dus der Regering ernstig in bedenking gegeven hebben, om de concessie voor den Noorderspoorweg nog zoodanig te wijzigen, dat de concessionarissen verpligt wierden, de verlenging van Groningen tot de Hannoversche grenzen in het voor dadelijke uitvoering vatbaar plan te begrijpen.

Door eenige leden werd twijfel geopperd, of, zoolang de aansluiting van Bremen en Hamburg met de Ember baan niet bestond, de verlenging der lijn Harlingen-Groningen tot aan die baan wel zoo wenschelijk ware. Wat de Regering in hare Memorie van Beantwoording wegens den Noorderspoorweg omtrent dit punt zeide, verdiende overweging. Ligt zou in het ondersteld geval de Hannoversche baan ten koste van den door ons aan te leggen spoorweg naar Rheine worden gevoed. In dit verband werd gevraagd, of de Regering sedert de laatste behandeling van dit punt ook iets naders vernomen had wegens het verleenen van consessie voor eene lijn van Oldenburg naar Bremen; of zich bij voortduring neiging bij de Hannoversche regering liet onderstellen, om indien de lijn Harlingen-Groningen de grenzen bereikte, de aansluiting met Leer of Aschendorf te doen plaats hebben; en wat er in 't algemeen ware van de gezindheid der vreemde regeringen om op de onderscheidene punten, waar onze spoorwegen de oos-

telijke grenzen des lands zullen naderen, de aansluiting met het Duitsche spoorwegnet tot stand te brengen.

Van de andere zijde werd beweerd, dat als de Harlinger lijn niet tot Leer of Aschendorf verlengd wierd, en daarentegen de aansluiting te Rheine wel tot stand kwam, aan de provincien Friesland en Groningen groot nadeel zou worden toegebragt. Die provincien hebben thans menigvuldige handelsbetrekkingen met Hannover, Oldenburg enz., die het natuurlijk gevolg zijn harer ligging. Moesten die betrekkingen voortaan over Zutphen en Rheine, dat is langs eenen zeer grooten omweg, worden onderhouden, zij zouden onvermijdelijk grootendeels worden afgebroken, of wel onze meer zuidelijke gelegen handelsplaatsen zouden Friesland en Groningen daarin verdringen. Beide provincien zouden, geheel tegen het doel van den tegenwoordigen maatregel aan, in eenen staat van afzondering geraken, en zich te regt kunnen beklagen, dat men haar verhindert van hare in andere opzigten niet gunstige ligging alle mogelijke partij te trekken. Wat over de noodzakelijkheid wordt aangevoerd om eene stad als Rotterdam al de voordeelen harer ligging te laten behouden, is hier evenzeer toepasselijk.

Met opzigt tot de gedane vragen omtrent de gezindheid der vreemde regeringen om op bepaalde punten eene aansluiting aan onze spoorweglijnen te doen plaats hebben, deed men opmerken, dat de Regering daaromtrent een verkeerd stelsel volgt. Zij maakt, meent men, de rigting der lijnen en de verlenging daarvan tot aan de grenzen veel te veel afhankelijk van bij vreemde regeringen onderstelde inzigten omtrent de wijze van aansluiting. Zoo geeft zij te kennen, dat de zuiderlijn niet anders dan op Venlo kan uitloopen, omdat de Pruissische regering nooit eene andere verbinding aan die zijde dan met Vierssen op den voorgrond heeft gesteld. Dit behoorde, meende men, hier het beginsel niet te zijn. De Nederlandsche spoorwegen moeten in *ons* belang worden gelegd en tot aan de grenzen doorgetrokken. Eerst als zij die grenzen weldra zullen bereiken, is de tijd daar om over de aansluiting te handelen. Wat vroeger over voorkeur van deze of gene rigting door vreemde staatslieden wordt gezegd, is uit den aard der zaak onzeker. Ziet men dat het ernst is, op een bepaald punt de grenzen te naderen, men zal van de zijde der vreemde regeringen zich van zelf gezind betoonen, dáár aan te sluiten. De opmerking is ook op de aansluiting bij Leer of Aschendorf toepasselijk. Wanneer eenmaal de Harlinger baan dat punt bereikte, zou het zóó kennelijk in het belang van Bremen en geheel noordelijk Duitschland zijn om in die rigting zich met onze lijn te verbinden, dat die verbinding niet achter zou blijven. Door den drang der omstandigheden zou bewerkt worden, wat door voorloopige onderhandeling, die niet anders dan op eenen onzekeren grondslag rusten kan, niet te bereiken is.

Eenigzins ondergeschikt aan de voorafgaande bedenkingen werd door zeer enkele leden de wenschelijkheid betoogd, om de verlenging van de lijn Harlingen-Groningen tot Delfzyl niet aan eene onzekere toekomst over te laten; maar reeds dadelijk in het plan te begrijpen. Zij noemden Delfzyl eene der beste havens van ons land; wezen er op, dat vroeger daar aanzienlijke vloten eene veilige ligtplaats vonden, en vroegen, of in het belang van ons defensiestelsel eene sterke vesting als deze niet met het spoorwegnet in verband moest worden gebragt.

II. Ook nu weder toonde zich een aanzienlijk getal leden tegen het denkbeeld gestemd om de lijn van Meppel over Assen naar Groningen te doen loopen, en niet van Meppel over Heerenveen en Sneek naar Leeuwarden of Harlingen te trekken. Eene zoo welvarende provincie als Friesland, welker voornaamste voortbrengselen, vee en boter, bij uitnemendheid voor spoorwegvervoer geschikt zijn, werd daardoor grootendeels van het genot der voordeelen van de versnelde gemeenschap verstoken, en de belangrijke haven van Harlingen op eene zeer onvolkomene wijze met Rheine en de op dat punt uitloopende Duitsche spoorweglijnen in verband gebragt. Het goederenvervoer van Harlingen naar Rheine zou toch, zoo als het plan thans ligt, over Groningen en Zutphen, en dus met eenen zeer grooten omweg, moeten plaats hebben. De Regering gaf wel te kennen, dat aan dit nadeel door eene tariefsverlaging voor de goederen, die regtstreeks van Harlingen naar Rheine werden vervoerd, te gemoet zou worden gekomen, maar in de aanwijzing van dit kunstmiddel, reeds daarom af te keuren omdat het de spoorweg-exploitatie benadeelen en den Staat in de gevolgen tot het geven van ruimere bijdragen verpligten zou, lag de ingewikkelde erkentenis, dat de verbinding van Harlingen met Rheine geen doel treft. Voor zoover men beweren wilde, dat het westelijk deel van Friesland minder behoefte aan eenen spoorweg had, omdat van daar de goederen in 't vervolg meestal, gelijk thans, over de Zuiderzee zouden worden verzonden, en ook het personenvervoer die rigting zou blijven volgen, moest niet uit het oog worden verloren, dat de bedoelde vaart niet zelden gedurende den winter, somtijds zelf des zomers, gestremd is. Eigenlijk lag in de door de Regering voorgestane rigting eene begunstiging van Drenthe en Groningen ten koste van Friesland, en deze begunstiging was ook dáárom verkeerd, omdat Friesland, wat rijkdom, handel en bedrijvigheid betreft, als eene belangrijker provincie kon worden beschouwd dan Groningen en het schaars bevolkte, weinig vruchtbare Drenthe te zamen. Een der leden trachtte dit laatste beweren door de mededeeling van cijfers in het licht te stellen. Naar zijne berekening is de opbrengst der belastingen, volgens de jongste jaarlijksche opgave, in Friesland *f* 4,568,749, in Groningen en Drenthe *f* 4,308,908 geweest; zoodat in dit opzigt reeds een verschil ten voordeele van Friesland van omstreeks *f* 260,000 bestaat. De geladen schepen, die in het afgeloopen jaar te Harlingen binnenkwamen of uitvoeren, maten te zamen 194,096 tonnenlast; de schepen in ballast 58,408 ton. Daarentegen was de scheepsruimte der in hetzelfde tijdperk te Groningen, Delfzyl en Zoltkamp binnengevallen of uitgevaren, geladen schepen slechts 66,350 ton; die der schepen in ballast 42,138 ton. Volgens diezelfde berekening zou de omweg, dien een reiziger, zich uit Friesland naar het zuiden van ons Rijk willende begeven, bij het tot stand komen der ontworpen spoorweglijnen maken moet, als Harlingen het uitgangspunt is, 74 en als Leeuwarden het uitgangspunt is, 51 mijlen bedragen. Het is ligt door cijfers aan te toonen, aan de betaling van welken hoogeren vrachtprijs hij door het gemis eener waarlijk Friesche lijn onderworpen wordt.

Vele leden meenden, op grond van deze beschouwingen, den aandrang bij de Regering te moeten vernieuwen om óf de lijn van Meppel door Friesland op Harlingen of Leeuwarden nog voor de voorgestelde lijn Meppel-Assen-Groningen in de plaats te doen treden, óf wel zoowel de eene als de andere lijn in de concessie van den Noorder-spoorweg op te nemen. Vooral echter tegen het denkbeeld van de opneming der beide lijnen in het plan kwamen andere leden met kracht op. Men moest, zeiden zij, zich wachten voor het geven van al te groote uitbreiding aan het ontworpen spoorwegplan. Zoo doende zou men ongemerkt tot het net van 1857 terugkeeren, hetwelk juist wegens zijne onmatige uitgebreidheid zulk eene sterke afkeuring ontmoette. Al liet het zich ook aannemen, dat de concessionarissen tot het dadelijk leggen van eene dubbele lijn als de thans bedoelde geneigd zouden worden bevonden, moest niet aanleiding worden gegeven, dat de uit dezen hoofde aan den Staat op te leggen last al te groot wierd. Daarenboven was, althans in de schatting van eenigen, wat door de Regering ten voordeele der Groninger boven de Friesche lijn werd aangevoerd, niet van grond ontbloot. Het scheen onbetwistbaar, dat het personenvervoer uit Groningen langs den spoorweg ruim zoo groot zou zijn als dat uit Friesland, en dat, althans in den eersten tijd, niet zulk een aanzienlijk goederenvervoer van Harlingen naar Rheine te wachten was.

Enkele leden gaven, tot wegneming der bedenking tegen te groote uitbreiding van het plan, in overweging om wel de beide lijnen Meppel-Heerenveen-Leeuwarden en Meppel-Assen-Groningen daarin dadelijk op te nemen, maar de regtstreeksche verbinding van Leeuwarden met Groningen vooreerst te laten rusten. Zoo doende, meenden zij, zouden de wederzijdsche belangen het best bevredigd worden. Was eenmaal de verbinding met Leer of Aschendorf dáár, de tusschenlijn van Leeuwarden op Groningen, als dan in het belang des handels volstrekt vereischt, zou van zelf komen. Door enkele anderen werd weder de middenweg van Meppel op Beetsterzwaag of Dragten, met takken naar Groningen en Leeuwarden ter sprake gebragt.

III. In naauw verband met het voorafgaande werd in twee der afdeelingen het gevoelen voorgestaan, dat zelfs bij het dadelijk leggen van den spoorweg van Harlingen of Leeuwarden over Heerenveen naar Meppel, de Friesche haven en het welvarendste deel van Friesland nog niet regtstreeks genoeg met Rheine en daardoor met Midden-Duitschland verbonden zou zijn. Daarbij komt dat in het plan der Regering de Friezen zoowel als de Groningers een omweg over Arnhem zouden moeten maken om naar Holland te komen. Wil men werkelijk eene goede verbinding, dan is het duidelijk, dat de lijn niet over Zutphen, maar over Zwolle, Raalte en Almelo naar de Duitsche grenzen moet worden getrokken. Daardoor zou tevens het groote voordeel worden bereikt, dat het nijvere Twenthe, waar meer welligt dan in eenig ander deel des lands behoefte aan spoorweg-verbinding wordt gevoeld, van de lijn doorsneden wierd. Van Raalte zou dan westelijk eene lijn op Deventer en Utrecht kunnen loopen, en dus de verbinding van Friesland met het hart des lands even goed verzekerd zijn als met Duitschland.

Men ontveinsde zich echter niet, dat door zoodanige verbinding de Hollandsche handelssteden zouden worden benadeeld. Het belang dier middelpunten van ons internationaal verkeer brengt onbetwistbaar mede, dat van Utrecht regt op den IJssel worde afgegaan, niet tot Zwolle opgeklommen. Voor de verbinding van Holland met Rheine is de lijn over Zwolle en Raalte een af te keuren omweg, In het Hollandsche handelsbelang moet de lijn van Utrecht op Deventer en van daar over Enschedé naar Rheine loopen. Men mag niet vergeten, dat de transito-handel te Harlingen tot nu toe niet van overgroote beteekenis is en, zelfs indien het spoorwegplan in zijn geheel wierd uitgevoerd, waarschijnlijk in de eerste jaren niet worden zou. Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht zijn thans in het bezit der handelsbetrekkingen met het midden van Duitschland. Een plan als het tegenwoordige moet op werkelijk bestaande betrekkingen, niet op de wijziging, die de toekomst daarin brengen kan, worden gebouwd. Om deze reden verklaarden zich verscheidene der leden, die dit punt ter sprake bragten, voor de aangeduide kortste verbinding van Holland over Deventer naar Rheine. Het doortrekken der lijn van Deventer naar Zutphen en Arnhem behoefde daarom niet achter te blijven.

Anderen achtten het Hollandsche handelsbelang genoegzaam bevredigd wanneer, zoo als het regeringsvoorstel medebrengt, de lijn naar Rheine van Zutphen uitging.

IV. Aan de zijde dergenen, die over het geheel in de rigting, voor de noorderlijn aangenomen, konden berusten, noemde men de laatstelijk in die rigting gebragte wijziging, volgens welke de lijn van Zutphen naar Enschedé zich noordelijk tot in de nabijheid van Delden zou ombuigen, eene wezenlijke verbetering. Men twijfelde echter, of die verbetering wel ver genoeg ging, en wenschte eensdeels de zekerheid te bezitten, dat Lochem en Goor wierden aangedaan, anderdeels in bedenking te geven, om de Deldensche bogt iets grooter te maken dan in de bedoeling der Regering scheen te liggen, en wel zóó, dat de lijn tusschen Delden en Hengelo heen liep. De gegrondheid der reeds vermelde klagt over het miskennen der belangen van het nijvere Twenthe bij de gekozen rigting viel niet te miskennen. Het grootste deel dier streek zou ook bij het tot stand komen van de Deldensche bogt ter zijde blijven liggen. Naderde nu echter de spoorweg Hengelo, dan kon hij daar in aanraking worden gebragt met het Almelosche kanaal en in het algemeen met de Overijsselsche waterwegen. Voor de verlevendiging van het binnenlandsch verkeer is aansluiting der spoorweglijnen aan waterwegen, vooral gelijk hier aan een geheel stelsel van kanalisatie, eene uitmuntende zaak.

Naar het gevoelen der leden, die in 't bereiken van Rheine langs den kortsten weg het meeste belang stellen, liet men zich hier te zeer door plaatselijke belangen wegslepen. De lijn moet, volgens hen, in overeenstemming met het zoo even geopperd denkbeeld, óf van Zwolle af over Raalte midden door Twenthe loopen, óf van Deventer regtstreeks over Enschedé naar Rheine worden getrokken.

§ 7. DE VERBINDING VAN NOORD EN ZUID.

I. In al de afdeelingen is het vraagstuk van deze verbinding opzettelijk besproken. Hoewel een aanzienlijk aantal leden de meening voorstond, dat de Regering daaromtrent een verkeerd stelsel heeft aangenomen, toonde de meerderheid zich voor dat stelsel gestemd, of meende zij bij den tegenwoordigen stand der zaak daarin te moeten berusten.

Van de zijde der meerderheid werd op den voorgrond gesteld, dat voor de verzekering eener goede gemeenschap binnen 's lands en naar buiten twee rivierovergangen hoogst wenschelijk zijn, en dat daardoor de leemte wordt aangevuld, die in het vroegere regeringsplan bestond. Men stemde gaarne toe, dat wanneer onze geldelijke toestand niet gedoogde, meer dan één rivierovergang te maken, deze, zoo mogelijk, in 't midden des lands moest worden tot stand gebragt. Eenigen dezer leden zouden, zoo op dergelijken grond één overgang door het midden des lands ware voorgesteld, zich daartegen niet hebben verzet. Maar Nederland bevond zich niet in zoodanige omstandigheid, dat het zich enkel en alleen door vrees voor te groote kosten van dien dubbelen overtogt der rivier moest laten afschrikken. De daaruit voortvloeijende uitgaven waren niet te buitensporig voor onze finantiele krachten. Te regt derhalve had de Regering aan den aandrang toegegeven om den tweeden overgang bij Arnhem en Nijmegen, in een vorig voorstel te zeer naar eene verwijderde toekomst verschoven, in het dadelijk uit te voeren plan op te nemen. Bovendien was het de vraag, of indien aan het verlangen van Amsterdam toegegeven wierd, en de overtogt der rivieren dus in 't midden des lands plaats had, inderdaad zooveel zou worden uitgewonnen. De subsidien van staatswege voor het overbruggen der rivieren ten behoeve der lijnen van Rotterdam tot Maastricht, van Arnhem tot Venlo en van Tilburg tot Nijmegen te verstrekken, bedragen de aanmerkelijke som van 20 millioen. Zou, wanneer slechts één overtogt in het midden des lands tot stand wierd gebragt, de uitgave zooveel minder zijn? Er bestond reden om er aan te twijfelen. De spoorweglijn zou dan door een inundatieterrein moeten loopen, waar men wel eens heeft voorgesteld vlugtheuvelen aan te leggen, en de spoorwegdam eene kolossale breedte en hoogte zou moeten bezitten. Groote kunstwerken zouden daar noodig zijn om de landstreek voor het geval van ijsverstopping, zooveel mogelijk, te beveiligen. Op bepaalde punten zouden de dijken twee uren lang moeten worden opgehoogd en nevens onze rivieren laterale kanalen aangelegd. Van zoo veel belang zijn al deze buitengewone werken, dat de kosten daarvan, met die der bruggen zelve, zoo als men meende te begrooten, tot 16 à 17 millioen zouden klimmen, onverminderd het millioen voor de overbrugging van de Maas te Venlo. Het mag dus wel aangenomen worden, dat de kosten van den enkelen rivierovergang in 't midden des lands en die der thans voorgestelde overgangen niet zoo ver uiteenloopen, als men bij den eersten opslag vermoeden zou.

Ook al wierden bij het leggen der lijn van Utrecht op Maarsbergen naar 's Bosch de aangeduide en andere voorzorgen genomen, welligt zou het gevaar voor onze dijken, ten gevolge van het bestaan der in die rigting te bouwen bruggen en het daardoor bevorderen van ijsverstopping nog geenszins geheel zijn afgeweerd. De Regering laat zich op dit punt in hare memorie op eene stellige wijze uit. Er waren wel onder de meerderheid leden, die meer in de bijzonderheden wenschten aangetoond te zien dat het gevaar voor onze dijken, waarvan de Regering gewag maakt, bij het kiezen der bedoelde rigting werkelijk in zoo hooge mate zou bestaan; maar men voerde hun te gemoet, dat, volgens de uitdrukkelijke verzekering der Memorie van Beantwoording, onlangs te dezer zake nog weder een opzettelijk onderzoek is ingesteld, en dat dit onderzoek de meening der vroeger desweg geraadpleegde hoofdambtenaren van den waterstaat heeft bevestigd. Bij zulk eene stellige verklaring moest men zich neêrleggen. De nader mede te deelen bijzonderheden zouden toch niet anders dan van technischen aard kunnen zijn. Wiskunstige zekerheid is op een punt als dit niet te verkrijgen. Opmerkelijk blijft het intusschen, dat de dijkstoel van den Tielerwaard en andere waterschapsbesturen met kracht tegen het overbruggen der rivieren in die rigting zijn opgekomen. In deze collegien hebben grondeigenaren zitting, die er groot belang bij hebben dat de spoorweg in hunne nabijheid loope. Toch schijnt dat belang minder bij hen gewogen te hebben dan het gevaar, waarmede zij hun waterschap bedreigd achtten.

Wanneer eenmaal het maken van twee rivierovergangen was aangenomen, moest, naar het gevoelen der meerderheid, ontwijfelbaar een dier overgangen in het westen des lands worden tot stand gebragt, en dus de lijn over Rotterdam, Dordrecht en den Moerdijk loopen. Wierd die rigting niet gevolgd, men zou willekeurig en zonder eenige afdoende reden, de Maassteden, thans in het bezit van ver het grootste deel van onzen transito-handel, van de voordeelen berooven, die de natuur zelve haar geschonken heeft; Dordrecht ten eenen male van de spoorweggemeenschap uitsluiten, en ter kwader ure van de kortste verbinding onzer voorname koopsteden aan de eene zijde met het Belgie en Frankrijk, aan de andere met den linker Rhijnoever afstand doen. Alleen het mededingende Antwerpen zou daarbij kunnen winnen. Wel werd de zwarigheid gemaakt, of het overbruggen van zulk een breed water als het Hollandsch Diep niet onuitvoerbaar zou worden bevonden, doch men antwoordde, dat deskundigen in die overbrugging zelve geenerlei afdoend bezwaar zien, en de meening voorstaan, dat daarbij enkel het vraagstuk van het uitgeven eener zeer aanzienlijke som gelds te pas komt. Welligt zal het moeijelijker vallen bij het bouwen der bruggen tegenover Rotterdam en Dordrecht de belangen der daar zoo drukke scheepvaart met die van het spoorwegverkeer overeen te brengen, dan de brug over het Hollandsch Diep behoorlijk te leggen. Gevaar voor ijsverstopping ten gevolge van het bestaan dier brug is niet te vreezen.

Maar worden dan, vroeg men, door het kiezen van Rotterdam als westelijk uitgangspunt voor den Zuiderspoorweg de belangen van Amsterdam niet gekrenkt? Men erkende daarbij gaarne, dat de belangen zwaar in de schaal moeten wegen; maar kon toch niet inzien, dat Amsterdam reden heeft om zich zoo hevig over verongelijking te beklagen. In de Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg wordt overtuigend aangetoond, dat zoo, in plaats van de beide rivierovergangen, één enkele in het midden des lands wierd aangelegd, Amsterdam, wat het internationaal verkeer betreft, niets zou winnen, maar daarentegen Rotterdam veel zou verliezen. De weg van Amsterdam langs den Hollandschen spoorweg over Rotterdam naar Belgie en Frankrijk is zelfs korter dan die over de vroeger ontworpen lijn Maarsbergen-'s Hertogenbosch. Evenzoo is de weg van Amsterdam over Arnhem en Nijmegen naar Venlo nog iets korter dan die over Maarsbergen en 's Hertogenbosch, en wordt dus, wat de zoo belangrijke aansluiting aan den linker Rhijnoever betreft, door de hoofdstad veeleer gewonnen dan verloren. Het is waar, Amsterdam zal bij het volgen van het regeringsontwerp niet op eene geschikte wijze met 's Hertogenbosch verbonden zijn; maar daartegenover staat dan toch, dat de spoorweggemeenschap tusschen de hoofdstad en geheel Zeeland veel te wenschen zou overlaten als die over 's Bosch moest plaats hebben; terwijl alsdan ook van de Zuidhollandsche handelssteden een groote omweg naar Vlissingen en geheel Zeeland zou moeten worden gemaakt. 's Hertogenbosch is zeker een belangrijk middenpunt van binnenlandsch verkeer, maar toch niet van zóó overgroot gewigt, dat daaraan alleen de kortste verbinding onzer handelssteden met het buitenland en menig voordeel van binnenlandsche gemeenschap zou moeten worden opgeofferd. Te regt wordt door de Regering opgemerkt, dat bij het aannemen der lijn Maarsbergen-'s Hertogenbosch de verbinding van de noordoostelijke provincien met Noordbrabant, Limburg en den linker Rhijnoever veel zou verliezen.

Niettegenstaande dit alles waren ook onder de meerderheid leden, die, als de lijn Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk behouden bleef, in het geven van eene andere rigting aan de meer oostelijke lijn zoo overgroot bezwaar niet zouden zien, mits de bedenking met opzigt tot het gevaar voor onze dijken uit den weg te ruimen ware. Anderen evenwel hielden het er voor, dat van de gekozen rigting voor de oostelijke lijn bij den tegenwoordigen stand der zaak in geen geval moest worden afgeweken. Zij wezen op de eigenaardige voordeelen, aan den rivierovergang bij Arnhem en Nijmegen verknocht. Onze oostelijke provincien werden daardoor in eene regte lijn met het oostelijk gedeelte van Belgie en Frankrijk en met den linker Rhijnoever in verband gebragt.

II. Door de leden, die het denkbeeld der Regering omtrent de rivierovergangen bestreden, werden bij de verdediging van één overgang in 't midden des lands niet zoo zeer de belangen van Amsterdam en Rotterdam tegenover elkander gesteld, als wel dáárop gewezen, dat door het leggen van zulk eene centrale hoofdlijn, waarvan, naar mate der behoefte, zijlijnen links en regts konden uitgaan, een meer beknopt, meer geconcentreerd spoorwegstelsel aangenomen, het zuiden en noorden op de meest gepaste wijze verbonden, en, wat men daarvan ook zeggen mogt, millioenen schats bespaard zouden worden. Aangenomen dat de lijn van Utrecht over Kuilenburg naar 's Bosch getrokken wierd, zou zij door eene welvarende, sterk bevolkte landstreek loopen, in de nabijheid van menige plaats, geschikt om het spoorwegverkeer te voeden. De verbinding met het buitenland zou dan in menig opzigt beter en sneller zijn, dan bij het volgen van het regeringsplan. Men moest daarbij niet uit het oog verliezen, dat de Regering en de voorstanders der twee rivierovergangen in het algemeen, om hun stelsel ingang te doen vinden, de lijn Maarsbergen-Tiel-'s Bosch als punt van vergelijking aannemen, en de lijn over Kuilenburg, die de voorkeur verdient, als ter zijde stellen. Houdt men zich aan deze laatste lijn, ook in de berekening der afstanden van onze groote handelssteden van de voornaamste aansluitingspunten met het buitenland komt een aanmerkelijk verschil. Even zoo vervalt de op bladz. 2 der Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg gemaakte bedenking, dat bij het aannemen van één rivierovergang de noordoostelijke provincien niet behoorlijk met Noordbrabant, Limburg en den linker Rhijnoever verbonden zouden zijn, als men in het oog houdt, dat in het stelsel van dien enkelen overgang de lijn van Utrecht naar Deventer behoort, waarvan de voordeelen uit een ander oogpunt reeds vroeger zijn aangewezen.

Door het aannemen der twee voorgestelde rivierovergangen, werd al verder beweerd, moet men tot eene voor de toekomst onzer spoorwegen verderfelijke weelde van lijnen vervallen en aan een deel daarvan eene rigting geven, voor het doel, dat men zich voorstelt, allerongelukkigst gekozen. De rivierovergang te Rotterdam, aan het westelijk uiteinde des lands, maakt de lijn Arnhem-Nijmegen-Venlo noodzakelijk. Maar wat verkrijgt men nu ook aan die zijde? Eene spoorweglijn, die van de overzijde der Waal tot Venlo door de dorre, zandige, schaars bevolkte strook lands aan den regter oever der Maas loopen zal, evenwijdig aan de lijn, welke, ook volgens de laatste Memorie van Beantwoording, de Pruissische regering van Crefeld naar Nijmegen wil doen leggen en daarvan in den regel slechts anderhalf uur of twee uur verwijderd.

Zulk eene lijn kan niet productief zijn. Zij zal in de gunstigste onderstelling te naauwer nood de exploitatiekosten opbrengen. Reeds uit dien hoofde alleen had de Regering voor een stelsel moeten terugdeinzen, 't welk zulke verkeerde gevolgen na zich sleept.

Het hoofdbezwaar, tegen den rivierovergang in het midden des lands opgeworpen, ligt in de gevaren voor onze dijken, die uit het bestaan van vaste bruggen over onze groote rivieren bij ijsgang kunnen geboren worden. Maar zijn die gevaren werkelijk zoo zeer te duchten, en zijn zij bij den rivierovergang te Arnhem en Nijmegen niet evenzeer of zelfs in hoogere mate aanwezig? Men beroept zich op de meening der op nieuw geraadpleegde hoofdambtenaren van den waterstaat; maar die meening is tot nu toe op dit punt zeer wankelende geweest. Zij hebben in 1853, ofschoon minder stellig dan men het thans wel eens doet voorkomen, het leggen van vaste spoorwegbruggen over den Nederrhijn beneden Amerongen, over de Lek en over de Merwede bij Gorinchem ontraden. Desniettemin werd in het plan van het spoorwegnet van 1857, 't welk dan toch wel niet dan met medewerking van de ambtenaren van den waterstaat zal zijn opgemaakt, eene lijn over Vianen en Gorinchem aangenomen.

De regering wil thans, blijkens het gezegde op bladz. 4 der Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg de meening ingang doen vinden, dat destijds aan geene overbrugging der rivieren in die rigting werd gedacht. Maar men heeft het laatste gedeelte der Memorie van Toelichting, die het voorstel van 1857 vergezelde, slechts te lezen, om zich te overtuigen, dat zoo daarin van het gebruik van stoomvlotten gesproken wierd, dit slechts een tijdelijk hulpmiddel was waartoe men welligt voor 's hands, geenszins op den duur, de toevlugt nemen zou. Juist met het oog op de overbrugging van de Lek en de Merwede in de zoo gevaarlijk geachte rigting van Vianen en Gorinchem, wordt in de bedoelde Memorie van Toelichting buiten twijfel gesteld, dat de kunst middelen zou weten te vinden om de bezwaren, waarop de commissie van hoofdambtenaren van 1853 wees, te overwinnen.

Men beroept zich al verder op den tegenstand, dien het overbruggen der rivieren in het midden des lands bij sommige waterschapsbesturen ontmoet. Daartegen ware op te merken, dat de hier bedoelde vertoogen meer tegen het overbruggen der rivieren in de rigting van Maarsbergen en Tiel, dan tegen die overbrugging in de rigting van Kuilenburg zijn gerigt, en dat het bestuur van het polderdistrict Kuilenburg, in een bij de Kamer ingekomen adres, de spoorwegverbinding over dat punt minder schadelijk voor het waterstaatsbelang van zijn district keurt dan die over Tiel. Over 't algemeen echter zal aan de vertoogen der waterschapsbesturen over dit punt wel geen groot gezag toe te kennen zijn. Die besturen geven zich uit den aard der zaak, zoodra het levensbelang van hun waterschap, al is het slechts zeer in de verte, met gevaar bedreigd schijnt te worden, aan hooggaande bezorgdheid over. Zij stellen zich voor, dat eene vaste brug over de rivier altijd een hinderpaal voor den afvoer van het ijs zijn moet, en weten niet dat de ondervinding hier te lande, die wel is waar nog niet ver gaat, tot nu toe het tegendeel heeft geleerd. De ijsbrekers aan de brug te Westervoort hebben bij den ijsgang van Maart 1855 uitnemend gewerkt. Alle deskundigen zijn het daarover eens, dat die brug destijds, wel ver van den ijsafvoer te belemmeren, dien integendeel bevorderd heeft.

Bepaaldelijk wat de rivierovergangen te Kuilenburg en te Bommel betreft, schijnt het gevreesde gevaar van ijsverstopping ten gevolge van den bouw van vaste bruggen, betrekkelijk weinig te duchten. Sommigen der leden, die deze spoorwegrigting in het algemeen belang voorstaan, hadden daarover waterbouwkundigen geraadpleegd, met de plaatselijke gesteldheid ten volle bekend. Deze deskundigen stellen op den voorgrond, dat bij het overbruggen onzer rivieren voorzorgmaatregelen in acht te nemen zijn. Zij willen niet slechts de brugpijlers van ijsbrekers voorzien, maar ook zoo ver mogelijk, althans 100 el van elkander verwijderd hebben. Zij geven te kennen, dat het ter bevordering van den afvoer van water in geval van ijsverstopping raadzaam kan zijn, nabij den overgang doorlaatbruggen op de uiterwaarden te maken en de hoogere gedeelten dier uiterwaarden af te graven; terwijl zij tevens de rivierdijken nabij de bruggen tot op eenigen afstand bovenwaarts willen hebben verstrekt. Die deskundigen beweren voorts, dat voor het bouwen van eene vaste brug over onze rivieren naar punten moeten worden uitgezien waar de rivier eene genoegzame diepte heeft om aan den stroom snelheid en kracht tot opruiming van het ijs te geven, en waar te gelijk breede uiterwaarden aanwezig zijn. Die voorwaarden nu bestaan, naar hun gevoelen, op de Lek nabij Kuilenburg en op de Waal bij Bommel. Zij voegen er bij, dat wel niet met volstrekte, maar toch met eenige zekerheid aan te nemen is, dat voor de zoo belangrijke, maar altijd bedreigde streek van den Alblasserwaard, het land van Arkel en de Vijfheerenlanden het bouwen van vaste bruggen bij Kuilenburg en boven Gorinchem nog het minst gevaarlijk is te achten, omdat, ook indien het bestaan dier bruggen eene overstrooming ten gevolge mogt hebben, de bedoelde streek altijd door de Dief- en Lingedijken voor zulk eene waterramp beveiligd zou'zijn. Geheel dit gevoelen wordt in de hoofdzaak op eene merkwaardige wijze bevestigd door den schrijver van het werkje: *Nederland in deze eeuw van vooruitgang*, wien het zeer zeker niet aan zaakkennis ontbreekt, en die het hier in aanmerking komend vraagstuk van bladz. 61—72 zoowel in 't algemeen, als meer bepaald met het oog op de bruggen bij Kuilenburg en Bommel behandeld. Op bladz. 63 van dat werkje telt de schrijver onder de riviervakken, die, wanneer het opbreken van het ijs niet voorspoedig gaat, altijd zorg en kommer veroorzaken, het vak van de Waal nabij Lent.

Reeds daaruit laat zich afleiden, dat de rivierovergang bij Nijmegen eene gevaarlijke zijde heeft. Daarbij komt, dat, mede volgens deskundigen, het overbruggen der groote rivieren in de hooger gelegen streken, met het oog op het gevaar van ijsbezitting, veel bedenkelijker is dan meer benedenwaarts; zoodat de rivierovergang te Nijmegen de straks genoemde streek van den Alblasserwaard, de Vijfheerenlanden enz. meer bedreigen zou dan de overgang bij Kuilenburg of bij Bommel. Ook de Provinciale Staten van Utrecht, in wier vergadering zich zoovеel vertegenwoordigers van waterschappen bevinden, hebben zich met nadruk voor het aannemen der rigting over Kuilenburg naar 's Bosch verklaard, en dus getoond in de vrees voor krenking der waterstaatsbelangen bij het volgen dier rigting niet te deelen.

Behoeft men zich alzoo door vrees voor zoodanige krenking niet van het volgen der rigting over Kuilenburg laten afschrikken, evenmin schijnt de bedenking, dat die overgang zeer buitengewone kunstwerken zou vorderen, gegrond.

Men vormt zich daarvan een schrikbeeld, dat geene wezenlijkheid heeft. Voorzorgen zullen, het is reeds uit het voorafgaande gebleken, met het overbruggen der rivieren gepaard moeten gaan; maar die voorzorgen zijn evenzeer bij Nijmegen en bij Arnhem, als bij Kuilenburg noodzakelijk.

De spoorwegdam behoeft niet door het laagste gedeelte der te doorsnijden streken te worden aangelegd. Hij zal het inundatie-terrein kunnen mijden en dus zoo vervaarlijk hoog en breed niet behoeven te zijn als men zich voorstelt.

Nog eene laatste bedenking scheen bij de behandeling dezer zaak te zeer uit het oog verloren. Zij betreft het defensiestelsel. Tot nu toe is door degenen, die zich met dit punt bezig hielden, steeds beweerd, dat vermits de linie van Utrecht de basis onzer verdediging uitmaakt, de spoorweg van die linie moet uitgaan. Daardoor alleen scheen eene zamentrekking van strijdkrachten achter de linie en eene goede verdediging daarvan mogelijk. Maar hoe zal het dan zijn, als de linie zelve uit het zuiden niet op de kortste en gemakkelijkste wijze te bereiken is, en daarentegen zich ten oosten en westen spoorweglijnen bevinden, waarvan de vijand gebruik maken kan? Men kan er zich geen helder denkbeeld van vormen en vroeg, of de Minister van Oorlog over deze voordragt was gehoord; zoo ja, of dan plotseling een ander defensiestelsel dan het tot nu toe voorgestane was aangenomen. De overige leden geloofden niet dat dit bezwaar zoo groot was, als het zich liet aanzien. Het kwam hun voor, dat de overgangspunten op onze rivieren, die dan toch altijd uit lange, smalle bruggen zouden bestaan, gemakkelijk te verdedigen zouden zijn, en dat dus het gevaar van het omtrekken der Utrechtsche linie, alleen ten gevolge van het bestaan van spoorweglijnen op eenigen afstand, niet zoo zeer was te duchten. Indien het ontworpen spoorwegplan tot stand kwam, zou ons defensiestelsel zeker eene herziening of wijziging moeten ondergaan, waarbij het welligt vooral op de verdedigingswerken der te maken rivierovergangen zou aankomen.

III. Het heeft de opmerking getrokken, dat de kosten van de spoorwegbrug over den Rhijn bij Arnhem zoo buitengewoon hoog geraamd zijn. Die raming bedraagt *f* 3,560,000 terwijl de kosten voor de brug te Nijmegen op *f* 3,440,000, die bij Grave op 1,000,000 en die bij Zutphen op *f* 750,000 zijn begroot, en de brug te Westervoort gerekend wordt insgelijks een millioen te hebben gekost. Als men op de rivierwijdte let, kan de brug te Arnhem alleen met de drie laatstgenoemde worden gelijkgesteld, en moet zij hoogstens 1/3 kosten van de brug te Nijmegen. Dit heeft aan een der leden aanleiding gegeven, hieromtrent een bepaald onderzoek te doen, en daarbij is gebleken, dat de kosten der Arnhemsche brug zoo evenredig hoog zijn ten gevolge der keus van het punt, waar zij zou worden gebouwd, namelijk omstreeks 4000 el beneden de stad. Die keus noodzaakt tot den aanleg van een zeer kostbaren viaduct en van andere veelomvattende werken, die men grootendeels mijden zou wanneer de brug zoo digt mogelijk bij Malburgen wierd gebouwd.

Niet enkel uit het oogpunt der besparing van kosten, maar ook in het belang der veiligheid van de stad Arnhem werd dit denkbeeld voorgestaan. Aan het bestaan eener vaste brug is voor de lager liggende streek met het oog op ijsverstopping altijd gevaar verbonden. Van daar dat men tot nu toe steeds getracht heeft, de spoorwegen niet beneden, maar boven eene stad de rivier te doen overgaan.

§ 8. DE ZUIDERLIJN.

I. Terwijl eenige leden verklaarden met genoegen te hebben gezien, dat thans ook de lijn van Helmond op Roermond in het plan is opgenomen, omdat daardoor eene kortere verbinding met den linker Rhijnoever wordt tot stand gebragt, werd op nieuw het vraagstuk behandeld, welke der beide steden, Venlo of Roermond, als aansluitingspunt met het Duitsche spoorwegnet moest worden gekozen. Van weêrszijden werden de bekende gronden aangevoerd, zoo als: voor Venlo, dat daar nu reeds handelsbedrijvigheid bestaat, dat de Maas tot aan die stad bevaarbaar is, en dat Vierssen slechts op een korten afstand van daar ligt; voor Roermond, dat de weg daarheen van Helmond af verre de kortste is; dat in vroegere spoorwegplannen die stad steeds als uitgangspunt naar Duitschland is aangenomen; en dat Gladbach van daar ook insgelijks spoedig is te bereiken. Daarin kwam men overeen, dat, welke keus ook gedaan worde, de aansluiting aan Duitschland in deze rigting eene zaak is van zeer overwegend belang. Zij is dit te meer geworden, nu de groote Rhijnbrug te Keulen voltooid is, en die stad ook daardoor, nog meer dan vroeger, eene stapelplaats voor geheel de Rhijnprovincie en een middelpunt van spoorwegverkeer worden zal.

II. In twee der afdeelingen is met nadruk teruggekomen op het verlangen, dat de overtogt van het Sloe niet door middel van eene brug, maar van een dam mogt plaats hebben. Het heeft bevreemd, op bladz. 12 der Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg te lezen, dat indien tot het uitvoeren dier werken nader vergunning mogt worden gevraagd, de Regering gaarne zal medewerken om de brug door een dam te vervangen en dan tevens het in zoodanig geval vereischte kanaal van Middelburg naar Vlissingen te maken. De Regering komt daardoor eenigermate in tegenspraak met hetgeen zij onmiddelijk vooraf laat gaan over de wenschelijkheid om den aanleg van den spoorweg en de daartoe te verleenen concessie niet met dit vraagstuk te verwikkelen. Zij schijnt tevens uit het oog te verliezen, dat in art. 84 der concessie van den Zuiderspoorweg bepaald van „*de brug van het Sloe*" gesproken wordt. Wat daarvan zij, men bleef van gevoelen, dat het maken van den dam zich ver boven dat van de brug aanprijst. Voor de brug wordt in de concessie eene som van *f* 2,600,000 uitgetrokken. Toen in 1851 eenige aanzienlijke Zeeuwen concessie voor de afdamming van het Sloe vroegen, aan welke aanvrage uit den aard der zaak het graven van het kanaal door Walcheren verknocht was, werden bij eene in de bijzonderheden uitgewerkte berekening de kosten van dam en kanaal te zamen op *f* 2,050,000 geschat. Eene besparing van meer dan een half millioen zou dus waarschijnlijk te verwerven zijn door den dam de plaats van de brug te doen innemen. Maar die besparing is nog van gering belang in vergelijking van andere voordeelen door de afdamming van het Sloe te verwerven. Daardoor zullen Walcheren en Zuidbeveland voor goed aan den vasten wal verbonden zijn en de voornaamste der zeeuwsche eilanden dien naam verliezen. Terwijl de brug aanmerkelijke onderhoudskosten vorderen zal, heeft men van het bestaan van den dam binnen een betrekkelijk kort tijdsverloop de aanwinst van honderden bunders vruchtbaar land door aanslibbing te wachten, welker waarde eenmaal de kosten der thans aan te leggen werken meer dan vertegenwoordigen zal. De veiligheid der provincie Zeeland zal bij de afdamming niet weinig winnen. Verscheidene uren zeedijk zullen, geen onderhoud meer vorderen en het getal der calamiteuse polders, over welker subsidiëring van staatswege thans telkens wordt geklaagd, aanmerkelijk verminderen. Tevens zal het kanaal van Vlissingen naar Middelburg niet slechts eene aanwinst voor Walcheren, maar in verband met het maritime etablissement op de eerstgenoemde plaats voor geheel ons verdedigingsstelsel zijn. De mogelijkheid zal daardoor ontstaan, om in tijd van oorlog onze bodems binnen door naar de Ooster-Schelde in veiligheid te brengen. Nog zou het kanaal er zeer toe kunnen bijdragen, dat het hoofddoel van den zeeuwschen spoorweg, de verheffing van Vlissingen tot eene handelsstad van beteekenis, bereikt wierd. Die stad zou dan toch eene soort van voorhaven van Middelburg worden, waar de handelsinrigtingen en kapitalen, die men te Vlissingen mist, aanwezig zijn, en bij de dubbele verbetering der gemeenschap de vroegere handelsgeest welligt met kracht zou ontwaken. Voor zoo ver uit het woord „vervolgens" in de Memorie van Beantwoording gebruikt, af te leiden ware, dat bij de afdamming van het Sloe aan de internationale betrekking met Belgie moet worden gedacht, schijnt de herinnering niet overtollig, dat de verpligting van Nederland jegens dat land volgens het tractaat van 1839 niet verder gaat dan tot vervanging van een door kunstwerken onbruikbaar geworden waterweg door een anderen van gelijk gehalte.

§ 9. Op nieuw toonden verscheidene leden zich geenszins ingenomen met het bij beide de concessien gevolgde stelsel, om aan de concessionarissen, behalve den aanleg en de exploitatie der dadelijk tot stand te brengen lijnen, ook nog de voorkeur voor den aanleg en de exploitatie van eenige bij te voegen lijnen te gunnen. Onder de hier bedoelde zijtakken of verlengingen zijn er, die aan ons spoorwegnet niet mogen ontbreken. Maar nu werd het tot stand komen dier nevenlijnen door de geschonken voorkeur veeleer belemmerd dan bevorderd. Menige omstandigheid was denkbaar, die de thans te vestigen spoorwegmaatschappijen van het geven van nog meer uitbreiding aan hare reeds omvangrijke taak kon afschrikken. Het voorbeeld der Rhijnspoorwegmaatschappij heeft geleerd, dat de aan zulk een ligchaam geschonken voorkeur voor den aanleg van lijnen alligt tot niets leidt. Intusschen werkt het bestaan dier voorkeur dien aanleg door anderen tegen. Niet ligt getroost men zich kosten en moeite voor het beramen eener onderneming, die eigenlijk reeds tot de taak eener bestaande vereeniging behoort. Van eene andere zijde deed men, hoewel de gegrondheid dezer bedenkingen niet geheel ontkennende, opmerken, dat de geschonken voorkeur dan toch ook eene voordeelige zijde had. Het ligt in het belang van den Staat, om aan de beide spoorwegmaatschappen, die volgens de concessie opgerigt zullen worden, den meest mogelijken bloei te helpen verzekeren, omdat van dien bloei de omvang der door den Staat te brengen finantiele offers afhangt. Nu kon het zijn dat de takken, waarvoor voorkeur verleend is, later bleken òf op zich zelve groote voordeelen te zullen afwerpen, òf aan het vervoer op de dadelijk aan te leggen spoorwegen nieuw leven te zullen schenken. Daarom scheen het wenschelijk, aan de op te rigten maatschappijen zoolang mogelijk het genot dier voordeelen voor te behouden. — Men antwoordde, dat zelfs bij zulk eene opvatting aan de spoorwegmaatschappijen een termijn moest worden gesteld, binnen welken zij zich over het gebruik der voorkeur behoorden te verklaren, zonder het stellen van dien termijn, gelijk in de concessien geschiedt, van aanvragen door anderen afhankelijk te maken.

§ 10. DE FINANTIELE VOORWAARDEN DER CONCESSIEN.

I. Bij de meer opzettelijke overweging dezer voorwaarden volharde een aanzienlijk getal leden in 't gevoelen, dat daardoor zoowel voor het tegenwoordige, als inzonderheid ook voor de toekomst, te zware lasten op den Staat worden gelegd. Men meende daarbij te moeten vragen, of de begrootingen van de kosten van aanleg der banen en inzonderheid van de daartoe behoorende kunstwerken wel met de vereischte zorg waren opgemaakt. Als men al het gebeurde ten aanzien dezer werken naging, bestond wel eenige reden om daaraan te twijfelen. Ware die twijfel gegrond; steunden de onderscheidene ramingen niet op een hechten grondslag, men zou bij het aannemen der wet zich eene groote teleurstelling kunnen voorbereiden. Het cijfer van 28½ millioen, door den Minister van Finantien genoemd als uit de schatkist voor de spoorwegondernemingen beschikbaar moetende worden gesteld, kon dan nog wel den geheelen omvang van het te brengen offer, alleen voor kunstwerken, nog niet uitdrukken.

In elk geval behoort dat cijfer nog vermeerderd te worden met hetgeen in verband met de aan te leggen spoorwegen aan verdedigingswerken te besteden is. Men moest het betreuren, dat de Regering de Kamer niet in de gelegenheid had gesteld, ook deze bijkomende uitgave te overzien. Zoo veel wist men slechts, dat het vroeger geraamde cijfer van *f* 1,200,000 zou worden overschreden. Het had een onaangenamen indruk gemaakt, in de Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg het opzigt tot deze uitgaven te lezen: „Daarvan kan voor alsnog geene raming worden gegeven." Eenige globale opgave zou toch, meent men, wel te leveren zijn geweest.

Veel meer nog, men herhaalde het, gevoelde men zich bezwaard door het denkbeeld, dat door het tot stand komen van het tegenwoordige spoorwegplan aan den Staat voor eene lange reeks van jaren, ter zake der rentegarantie, een jaarlijksche last van ruim 3½ milioen zou worden opgelegd. De trapsgewijze met zoo veel inspanning tot stand gebragte verbetering onzer geldmiddelen zou daardoor op eens worden gestuit en aan het uitzigt op vermindering van de lasten der natie de bodem ingeslagen. Verscheidene leden wilden er dan ook op aangedrongen hebben, om zoo niet het bedrag, althans de duur van dezen rentelast nog te verminderen. Zij gevoelden zich verpligt, met ernst de vraag te doen, of voor beide concessien de duur der rentegarantie niet nog, in plaats van op 50, op 25 jaren kon worden gesteld. Alleen door deze inkrimping van het tijdperk der garantie zou geheel dat offer op eenen redelijken grond steunen. Een spoorweg, zeide men, van welken het zich voorzien laat, dat hij, na volle 25 jaren te zijn geëxploiteerd, boven de exploitatiekosten geen 4½ per cent rente van het aanlegkapitaal opbrengt, bezit geene levenskracht en kan niet anders dan op den duur een drukkend bezwaar voor den Staat worden. Zulk een spoorweg moet niet worden gelegd.

Nu wees men er wel op, dat de aan te leggen spoorweglijnen dan toch altijd na eenige jaren eene matige winst zouden opleveren, en dus de rentegarantie niet in hare volle uitgebreidheid zou behoeven te worden gepresteerd; maar ook dit uitzigt — men moest het erkennen — was bij de groote uitbreiding van het tegenwoordig plan en de daarbij voorgestelde weelde van lijnen alles behalve helder. Sommige leden hadden gewenscht, dat de Regering op dit punt althans eenige gerustselling gegeven had, bijv. door eene ruwe berekening van de vermoedelijke onzuivere en zuivere opbrengst der hoofdlijnen. Bij gemis daarvan heeft een der leden zich aan eene dergelijke berekening gewaagd, en is hij daarbij tot de slotsom gekomen, dat zelfs de meest winstgevende deelen van het aan te leggen spoorwegnet, althans vooreerst, te naauwer nood de kosten van exploitatie zullen opbrengen. Om dit te betoogen, stelde hij den weg van Harlingen naar Groningen, die wel onder de meest winstgevende zal moeten worden gerangschikt, tegenover den Hollandschen spoorweg en trachtte hij daarbij in de eerste plaats te komen tot de waardering van het vermoedelijk personenvervoer op eerstgenoemden weg. De weg van Harlingen naar Groningen zal ongeveer 77 mijlen lang zijn en de bevolking der steden, die hij aandoet, bedraagt te zamen 74,000 zielen. De Hollandsche spoorweg is iets langer, namelijk 84.5 mijlen, maar de bevolking der hoofdpunten langs dien weg bedraagt 525,000 zielen, dat is ongeveer 6000 inwoners per mijl der lengte van den weg, of zes maal de bevolking langs den weg Harlingen-Groningen. Wanneer thans langs den Hollandschen spoorweg jaarlijks 1,000,000 à 1,200,000 reizigers vervoerd worden, kan men op den spoorweg Harlingen-Groningen slechts op een personenvervoer van 200,000 rekenen. De Hollandsche spoorweg, die grootendeels door het personenvervoer bestaat, geeft aan de aandeelhouders slechts eene matige rente. Wat laat zich dan in dat opzigt van den anderen spoorweg verwachten? De heer SCHILTHUIS berekent in zijne *Toelichting*, bladz. 8, dat thans tusschen Harlingen en Groningen jaarlijks 16 à 17,000 personen per diligence worden vervoerd. Dit vervoer zou, om het straks vermelde cijfer van 200,000 per spoorweg te bereiken, ruim tien maal zoo groot moeten worden. Maar welligt zal men zich op de vermoedelijke uitgebreidheid van het goederenvervoer langs den Friesch-Groningschen spoorweg beroepen. Ook dit schijnt niet aanzienlijk en winstgevend genoeg te zullen zijn. Volgens den heer SCHILTHUIS (*Toelichting*, bladz. 10) werden te Harlingen in 1856 9,500,000 ponden of 9500 ton boter uitgevoerd. Rekent men, dat geheel die hoeveelheid voortaan langs den spoorweg naar Harlingen zal worden verzonden, en dat aan andere goederen nog zoo veel ton daarbij zullen komen, dan bereikt men niet meer aan vrachtgoederen dan het cijfer van 19,000 ton, in 1858 langs den Hollandschen weg vervoerd. De uitvoer van runderen te Harlingen bedroeg in 1856 11,000, van schapen 14,000 stuks. Op den Hollandschen spoorweg werden in 1858 9000 runderen en 12,000 schapen vervoerd, zoodat ook, wat dit artikel betreft, de winst niet veel grooter op den Friesch-Groningschen weg zal kunnen zijn. Het artikel granen blijft nog over; maar als men weet, dat een last graan te scheep voor *f* 2.75 van Groningen naar Amsterdam wordt vervoerd, en dat de vrachtprijs daarvan alleen voor het vervoer van Groningen naar Harlingen per spoorweg *f* 5,54 het last bedragen zou, laat zich ook uit dien hoofde geene groote opbrengst verwachten. Het lid dat deze berekening maakte voegde er de vraag bij, wat, indien de uitzigten voor den spoorweg van Harlingen naar Groningen reeds zoo weinig gunstig waren, zich van eene lijn als bijv. die van Groningen-Assen-Meppel wachten liet?

Van de zijde der meerderheid, die, gelijk reeds uit den voorafgaanden inhoud van dit verslag is op te maken, zich over het algemeen gunstig voor de bekrachtiging der beide concessien gestemd toonde, werden deze bedenkingen bestreden of als overdreven voorgesteld. Men erkende het, dat de spoorwegen van welker aanleg thans sprake is, eene zeer kostbare zaak waren; maar kon niet toestemmen, dat de daarvoor vereischte uitgaven onze finantiele kracht te boven gingen,

of dat geen afdoende gronden aanwezig waren om het gevraagde offer te brengen. De weldadige invloed, dien het bezit van spoorweggemeenschap in de tot nu toe daarvan verstoken provincien op de volksbedrijvigheid en het onderling verkeer zal uitoefenen, laat zich evenmin berekenen als de uitbreiding, die daardoor, misschien niet dadelijk, maar allengs, aan onze handelsbetrekkingen met het buitenland zal worden gegeven. Elders heeft de ondervinding geleerd, dat een goed zamenhangend spoorwegnet in deze beide opzigten tot uitkomsten leidt, die niemand had voorzien. Daarom hechtte men minder aan deswege thans gemaakte berekeningen. Het laat zich niet overzien van welk belang de lijnen Harlingen-Leer of Vlissingen- Vierssen eenmaal als handelswegen zullen worden. Al waren het ook — wat men niet aanneemt — dat de rentegarantie door den Staat gedurende eene reeks van jaren in haar geheel moet worden gestand gedaan, dan zouden toch vele indirecte voordeelen daartegen overstaan en de schatkist waarschijnlijk zelfs in meerdere opbrengst van belastingen, het natuurlijk gevolg van verhoogde welvaart, genoegzame schadevergoeding vinden.

In de beduchtheid, dat de Staat ter zake der aan te leggen kunstwerken nog in hoogere uitgaven zou worden gewikkeld dan thans daarvoor in de concessien zijn uitgetrokken, kon men niet deelen. De rijkssubsidien daarvoor zijn maxima, en men begreep, dat indien de kosten der kunstwerken de raming te boven gingen, de spoorwegmaatschappijen in het meerdere zouden moeten voorzien. Intusschen bestond, ten gevolge der wijze waarop van deze subsidien in de concessien gewag wordt gemaakt, over de daaraan te hechten beteekenis wel eenige twijfel. Men wilde weten, of het subsidie meer bepaald aan elk werk, aan elke brug was verbonden, dan wel of daaromtrent vermenging kon plaats hebben; zoodat wat op het eene werk te kort kwam, uit het overschot op een ander werk kon worden gevonden. Dit laatste zou ontwijfelbaar voor den Staat het minst voordeelig zijn.

Ook onder de meerderheid waren leden, aan wie het twijfelachtig voorkwam, of aan de raming van kosten der kunstwerken wel genoegzame zorg was besteed, en die daarom ingelijks vroegen, of die ramingen door staatsambtenaren waren opgemaakt en genoegzaam vertrouwen verdienden. Met opzigt tot de kosten van het leggen der banen was het bezwaar eenigzins minder, omdat, zoover men dit kon nagaan, voor de onteigeningen, althans in sommige streken, minder zou behoeven te worden besteed dan daarvoor was uitgetrokken, en de kosten van het leggen van een aarden dam, van spoorstaven en dwarsleggers over eene gegeven lengte meer op een zekeren grondslag rusten.

Overigens hadden deze leden wel eenige meerdere zekerheid verlangd omtrent de gewigtige vraag, of bij de aanneming der wet genoegzame kans bestond, dat de concessionarissen in hunne onderneming zouden slagen. Alles hier hing van deelneming der kapitalisten af. Op zich zelf was bij den tegenwoordigen rentestandaard eene rentegarantie van 4½ percent door een Staat als de onze een genoegzaam aanloksel; maar van die rente moest een deel voor aflossing der aandeelen worden afgezonderd. Daarenboven wordt de garantie niet aan de aandeelhouders, maar aan de beide maatschappijen gegeven, en zou, indien deze voor de aan te leggen banen eens veel meer moesten besteden dan thans geraamd wordt, de jaarlijksche rijksbijdrage zich over een grooter kapitaal verdeelen, en dus de gegarandeerde rente in evenredigheid verminderen. Juist echter omdat zelfs bij concessien als de tegenwoordige, hoe groot de daaraan verbonden opofferingen van staatswege zijn, de goede uitslag der onderneming nog niet eens boven allen twijfel verheven is, koesterde men van de zijde der meerderheid minder vertrouwen in aanbiedingen van schijnbaar voordeeliger aard, die voor dezelfde werken of van een deel daarvan waren gedaan. Men zou vreezen dat als aan die aanbiedingen het oor wierd geleend, het tot stand komen der werken volstrekt niet verzekerd zou zijn. Daarenboven komt het bij groote werken van dezen aard er niet zoo zeer op aan dat zij zoo goedkoop, als wel dat zij zoo goed mogelijk worden aangelegd. Die werken moeten eenmaal aan den Staat vervallen, en het is dus voor dezen volstrekt niet onverschillig, dat zij van den aanvang af in allen opzigte deugdelijk zijn.

De tegenstanders der verleende concessien konden zich volstrekt niet met de strekking van deze redeneringen vereenigen. In hun oog zijn die concessien vooral dáárom verwerpelijk, omdat alle waarborg gemist wordt, dat hetzelfde doel niet met meer zekerheid, op betere wijze en met minder kosten voor den Staat te bereiken ware geweest. Dien waarborg, men herhaalde het, had men alleen door het openen van mededinging kunnen verkrijgen. Men moest daarbij opkomen tegen gezegden op bladz. 7 en 8 in de Memorie van Beantwoording omtrent den Zuiderspoorweg, waarin men het deed voorkomen, als of bij het aandringen op het openen van mededinging voor de te verleenen concessien en het achtslaan op andere aanvragen dan die der begunstigde concessionarissen, gedoeld ware op het in concessie geven van verschillende spoorwegtakken aan verschillende ondernemers en dus op eene verbrokkeling, met de belangen van het reizend publiek evenzeer als met dat van den handel in strijd. Die opvatting rust op misverstand. Zoo men ook reeds vroeger van het openen van mededinging gesproken heeft, dan verstond men daardoor, dat de Regering met de onderscheidene aanvragers om concessie te gelijk had moeten onderhandelen, om daardoor tot bepaalde inzigten te komen over de dezerzijds te stellen voorwaarden en het bedrag aan rijksonderstand, dat volstrekt werd vereischt. Dit sloot geenszins uit, dat de Regering later, na verkregen kennis der voorwaarden die zich het meest aanbevalen, de aanvragers tot elkander bragt, de ondernemingen concentreerde en eene zamensmelting van vereenigingen voor den aanleg en de exploitatie tot stand bragt. Zulk eene zamensmelting lag integendeel geheel op haren weg.

II. Gedurende geheel den loop dezer overweging werd bij herhaling de aanvrage van den heer REERINK c. s. om concessie van de Noorder- en Zuiderspoorwegen aangeroerd, en in eene der afdeelingen was de waardij dier aanvrage meer bepaald een onderwerp van gedachtenverwisseling. Men erkende daarbij gaarne, dat de aanbiedingen van deze aanvragers in sommige opzigten zeer gunstig afsteken bij de voorwaarden der beide verleende concessien. Terwijl de door hen aan te leggen lijnen nog uitgebreider zijn dan die van het regerings-ontwerp, willen zij zich met eene rentegarantie vergenoegen, die den Staat 40 jaren lang op ƒ2,700,000 zou kunnen te staan komen, in plaats van de ƒ3,537,000, volgens de verleende concessien 50 jaren lang daarvoor beschikbaar te houden. De door den heer REERINK c. s. aangeboden waarborgsom verdient werkelijk dien naam en zou, zoo noodig, tot vier millioen klimmen. Bovendien heeft het aanbod dezer heeren nog iets aanlokkelijks, omdat zij zich sterk maken den bouw der spoorwegen binnen negen maanden na den dag der definitive concessie te doen aanvangen. Daartegenover staat, dat het in hun plan ligt om de kunstwerken geheel voor rekening van den Staat te laten, weshalve de daarvoor van rijkswege uit te geven som niet, als bij de verleende concessien, tot een bepaald bedrag beperkt is. Zij stellen daarvoor 33 millioen, maar die som zou, gelijk bij werken van dezen aard niet zelden het geval is, veel hooger kunnen loopen: te meer nog omdat, ook blijkens hetgeen men van de verleende concessien weet, het begrip der kosten van overbrugging der rivieren in eenen wijden zin kon worden opgevat. Maar bestaat nu genoegzame grond om te vertrouwen, dat de heer REERINK en de zijnen zullen kunnen volbrengen wat zij beloven? Berust hunne aanvrage, vooral ook wat den Zuiderspoorweg betreft, op eigen grondig onderzoek, of is wat zij daaromtrent voorstellen meer uit de lucht gegrepen? Is het, ook wat den Noorderspoorweg betreft, niet aan eene bijzondere omstandigheid toe te schrijven, dat zij daaromtrent weluitgewerkte plannen bezitten? Men wilde zich deswege geen bepaald oordeel aanmatigen; maar meende alleen nog te moeten aanmerken, dat onder éénе bepaalde voorwaarde het treden in het aanbod dezer heeren minder gewaagd zou zijn. Die voorwaarde zou daarin bestaan, dat het kapitaal van 36 millioen, waarvoor geenerlei rentewaarborg wordt vereischt, en dat, naar hunne verzekering werkelijk voorhanden is, verwerkt wierd vóór dat de garantie intrad der 60 millioen, die zij aan obligatien willen uitgeven. Men was het niet geheel eens, of zulk een loop der zaak in de bedoeling der aanvrage lag.

III. De vroeger gemaakte bedenking, dat de concessionarissen van de Noorder- en Zuiderspoorwegen de vervulling der hun opgelegde verpligtingen door het stellen van eenen zakelijken borgtogt behoorden te verzekeren, is, naar men meent, door hetgeen in de Memorie van Beantwoording wegens den Zuiderspoorweg op bladz. 15 gezegd wordt, niet ontzenuwd. De Regering vraagt daar, of het van de concessionarissen te vergen ware, gedurende verscheidene maanden de kapitalen beschikbaar te houden, tot ondernemingen als deze vereischt, en of eenig concessionaris zich aan het verlies van eenen door hem gestelden borgtogt zou willen blootstellen, wanneer soms door staatkundige gebeurtenissen het bijeenbrengen der kapitalen onmogelijk wierd gemaakt. Men vraagt op zijne beurt, of dan de tegenwoordige concessionarissen zich niet vooraf verzekerd hebben dat zij de kapitalen, voor hunne onderneming benoodigd, zullen vinden; of liever dat in genoegzame mate in de op te rigten maatschappijen deel zal worden genomen. Bestond zulk eene zekerheid niet, was alles nog afhankelijk van eene later te verkrijgen medewerking van kapitalisten, de Regering zou de concessien op veel zwakker grond verleend hebben dan men in dergelijke gevallen gewoon is te vorderen. In den regel toch worden zulke concessien niet gegund dan nadat de aanvragers door het vertoonen van eene lijst van inschrijvingen voor het bijeen te brengen maatschappelijk kapitaal bewezen hebben, dat hunne onderneming niet hersenschimmig is.

De hoofdaanmerking op dit punt betreft echter het stelsel van het waarborgen van den behoorlijken aanleg der uit te voeren werken door de maatschappijen zelve. De Regering zoekt dien waarborg in de verpligting tot het nederleggen in 's Rijks kas van 5 percent der op de aandeelen in de naamlooze vennootschap gedane stortingen, en wil op die wijze een waarborgkapitaal gevormd hebben, hetwelk voor den Noorderspoorweg hoogstens ƒ 800,000 voor den Zuiderspoorweg hoogstens ƒ 1,300,000 zal kunnen bedragen, en op de wijze, in de artt. 95 en 97 der concessien omschreven, gaandeweg wordt teruggegeven. Geheel deze zaak is zoodanig geregeld, dat de Regering nimmer een waarborgkapitaal in handen zal hebben, evenredig aan den omvang der onderneming. Zeer ligt zijn omstandigheden denkbaar, waarin het voor eene der maatschappijen minder nadeelig zou zijn, met opoffering der nog in handen der regering aanwezige som, de werken te staken dan die voorttezetten.

Men moet hierbij in herinnering brengen, dat, in weerwil der daartegen gemaakte bedenkingen, met opzigt tot het in het leven treden van de verpligting tot rentegarantie tusschen de beide concessien een in 't oog vallend onderscheid bestaat. Wat den Zuiderspoorweg betreft, vergoedt de Staat geene renten zoolang niet een deel der wegen in exploitatie is, en houdt die vergoeding dan gelijken tred met de bestede geldsommen aan de voltooide vakken. (Art. 85 der concessie.) Zelfs dit ging, volgens enkelen, reeds te ver, die, hoewel niet zonder tegenspraak te ontmoeten, de rentegarantie niet wilden doen aanvangen dan na het voltooijen van al de lijnen; waardoor de prikkel voor die voltooijing zou worden versterkt. Maar nu wordt bij den Noorderspoorweg nog veel verder gegaan. Daar treedt rentegarantie dadelijk in, en kan de Staat, terwijl nog geen enkel deel van den weg gereed is, verpligt zijn uit dezen hoofde een bedrag te betalen, vroeger op 2 millioen gesteld, thans tot anderhalf millioen verminderd. (Art. 82 der concessie.) Maar daaruit volgt dan ook, dat de geldelijke waarborg voor het volvoeren der werken van den Noorderspoorweg zeer nietig en het daaromtrent aangenomen stelsel verkeerd is. Het Gouvernement ontvangt als waarborg 5 per cent van iedere storting op de aandeelen, maar betaalt daarentegen, uit hoofde der rentegarantie, 4½ per cent van het door de aandeelhouders gestorte kapitaal; zoodat de zakelijke waarborg, dien het bezit, op ½ per cent van dat kapitaal, dus op een betrekkelijk zeer nietig bedrag, nederkomt.

§ 11. Even als bij de vroegere behandeling dezer aangelegenheid, verklaarde men zich nagenoeg algemeen tegen het door de Regering gevolgde stelsel omtrent het verwerven van bijdragen voor den Noorderspoorweg van provincien en gemeenten. Men zou het niet hebben afgekeurd, dat deze op eene andere wijze aan de spoorwegondernemingen verbonden waren geworden; maar nimmer had de Regering er toe moeten komen op de provincien en gemeenten eene soort van zedelijken dwang uit te oefenen. Verscheidene gemeentebesturen zijn tot het afzonderen van aanzienlijke plaatselijke bijdragen bewogen door het denkbeeld, dat zij daardoor den spoorweg meer in hunne nabijheid zouden zien aanleggen. Zij hebben dien ten gevolge de zwaarte van den last niet genoegzaam gewogen, dien zij voor een aantal jaren aan hunne gemeenten oplegden, en zijn thans bezorgd over de vraag, hoe zij aan de opgenomen verpligting gestand zullen doen. Een groot werk, in 't algemeen belang ondernomen, is daardoor eenigermate tot een werk van plaatselijken aard verlaagd. Eene Regering, die, blijkens hare vroegere voorstellen, de gemeente-finantien als over 't algemeen in eenen ongunstigen toestand beschouwt, heeft er aanleiding toe gegeven om dien toestand hier en daar te verergeren. Op driedubbele wijze zullen de ingezetenen in onderscheidene gemeenten van het noorden tot de kosten der spoorwegen bijdragen, namelijk als inwoner der gemeente, als inwoner der provincie en als staatsburger. Desniettemin wil de Regering, blijkens hare uitdrukkelijke verklaring, aan de provincien en gemeenten in het zuiden dezelfde vraag rigten als zij aan die in het noorden heeft gedaan. Maar hoe nu, indien men daar zich niet geneigd betoonde iets te geven, of de toe te zeggen bijdragen betrekkelijk gering waren; eene uitkomst, ook daarom te verwachten, omdat bij den tegenwoordigen stand der zaak de bijdragen geenerlei invloed op de rigting der spoorwegen meer kunnen uitoefenen? Zouden ook dan de noordelijke gemeenten het oorspronkelijk toegezegde bedrag ten volle in 's Rijks schatkist moeten storten? Maar dit zou eene stuitende onregtvaardigheid zijn. Bijdragen van dezen aard kunnen billijkerwijze niet worden gevergd, dan wanneer daarin onderlinge evenredigheid heerscht. Maar nu is daarvoor geen maatstaf aan te wijzen. Niemand kan afmeten welk aandeel elke gemeente in de kosten van eenen spoorweg zou behooren te dragen. Algemeen moest men dus wel tot de slotsom komen, om der Regering ernstig in bedenking te geven, geheel dit stelsel van plaatselijke bijdragen, niet ten onregte vroeger een bedelsysteem geheeten, te laten varen: de pogingen tot verwerving dier bijdragen in het zuiden niet verder voort te zetten; en de provinciën en gemeenten in het noorden van al de geldelijke verpligtingen, die zij te dezer zake op zich genomen hebben, te ontslaan.

§ 12. HET WETS-ONTWERP ZELF.

I. Door verscheidene leden werd teruggekomen op den in het vorig Voorloopig Verslag geuitten wensch, dat zonder deswege in te veel bijzonderheden te treden, het dispositief der wet zelve de rigting der aan te leggen spoorweglijnen aangaf. De considerans der wet wijst nu reeds die rigting in hoofdtrekken aan; ofschoon dan ook — gelijk sommigen aanmerkten — de vermelding van de Deldensche bogt daarin niet is opgenomen. Waarom zou dergelijke aanwijzing niet in de wet zelve kunnen voorkomen? Dan zou de Volksvertegenwoordiging in staat zijn, met opzigt tot eene zaak van zoo veel gewigt, eene op redelijke gronden steunende beslissing te nemen, en zich in hare vrijheid van goed- of afkeuring niet beperkt zien. De Regering zelve scheen dit te gevoelen en niet onbepaald tegen het geopperd denkbeeld gestemd te zijn. Op bladz. 7 der Memorie van beantwoording wegens den Zuiderspoorweg wordt toch gezegd, dat zij „*voor alsnog*" geene vrijheid vindt, aan dat denkbeeld gevolg te geven. Die uitdrukking gaf aanleiding om zich te vleijen, dat vernieuwde aandrang op dit punt een gunstig gevolg hebben zou.

Van de zijde der meerderheid toonde men zich met deze voorgestelde verandering der wet niet ingenomen. Het verlangen kwam eigenlijk daarop neder, dat de wetgever de rigting der spoorweglijnen zou bepalen. Op zich zelf was dat denkbeeld zoo verwerpelijk niet. Maar dan had men met de verwezenlijking daarvan moeten beginnen, en gelijk mede in het vorig Voorloopig Verslag aan de hand werd gegeven, eene wet tot vaststelling van de uitgebreidheid en rigting der aan te leggen spoorweglijnen vooraf moeten laten gaan; op grond van welke wet vervolgens onderhandelingen met mededingers naar het verkrijgen van concessie aan te knoopen waren geweest. Dit is niet geschied. Concessien voor bepaalde lijnen zijn door het uitvoerend gezag verleend, en daardoor is de stand der zaak van dien aard geworden, dat het handelen in den aangeduiden zin eene aanmerkelijke schrede achterwaarts zou zijn. Het spreekt toch van zelf, dat als de wet eene omschrijving der lijnen behelsde, daarop het regt van amendement zou kunnen worden uitgeoefend, en dat elke aangenomen wijziging geheel de zaak der spoorwegen op losse schroeven zou stellen. Zoodanige wijziging zou zoo al niet met eene geheele verwerping der wet gelijk staan, dan toch, daar zij tot nieuwe onderhandelingen met de concessionarissen zou noodzaken, eene niet vooraf te berekenen vertraging in het tot stand komen dier wet na zich slepen. Bovendien scheen het twijfelachtig, of het onbeperkt gebruik van het regt van amendement in dit geval wel zoo wenschelijk ware. Behalve dat zich daarbij plaatselijke belangen te zeer konden doen gelden, zouden daaruit ook andere nadeelige gevolgen kunnen voortvloeijen. Van de bepaling der lijnen hangen de geldelijke opofferingen af, door den Staat ter zake van den aanleg van spoorwegen te brengen. Die geldelijke offers laten zich thans overzien en hebben zekere grenzen. Een gebruik van het regt van amendement is denkbaar, waardoor zij niet wel meer te berekenen zouden zijn.

Van de andere zijde werd geantwoord, dat voor dit laatste nadeelig gevolg althans geene de minste beduchtheid behoefde te bestaan. Indien men op het brengen eener omschrijving der lijnen in het dispositief der wet aandrong en dus ook te dien aanzien het regt van amendement in volle kracht wilde hebben gehouden, dan geschiedde dit uitsluitend met het doel om den te grooten omslag der lijnen door een matiger, meer geconcentreerd stel te doen vervangen, en in verband daarmede het bedrag der rijkssubsidien en het kapitaal, waarvoor rentegarantie wordt vereischt, te beperken. Wierd in dien zin de wet geamendeerd, geheel de onderneming zou veel meer dan thans met de oorspronkelijke inzigten der concessionarissen strooken, en van de zijde der Regering zouden geene langgerekte onderhandelingen noodig zijn om hen in de noodzakelijk geworden wijziging van de voorwaarden der concessie te doen toestemmen.

II. Daar de beide artikelen der wet de bekrachtiging der vijftigjarige rentegarantie medebrengen, werd door de leden, welke dezen termijn veel te lang rekenen, op dit punt teruggekomen. Zij herhaalden, dat een spoorweg niet behoort te worden aangelegd, van welken het zich niet voorzien laat, dat hij, na volle vijf en twintig jaren geëxploiteerd te zijn, als zuivere winst 4½ per cent van het aanlegkapitaal zal opbrengen. Door die zeer langdurige garantie werd alle prikkel weggenomen voor de spoorwegmaatschappijen om zoo spoedig mogelijk uit eigen middelen in de betaling van rente en aflossing van kapitaal te voorzien; en dus aan deze ondernemingen het ware levenselement ontzegd. Dit punt althans zou, al wierden de verleende concessien bekrachtigd, gemakkelijk beter te regelen zijn. Met een paar woorden zou in de wet kunnen worden ingelascht, dat de rentegarantie tot 25 jaren beperkt wordt.

Op deze aanmerking werd geantwoord, dat, al waren ook de bedenkingen tegen den langen duur der rentegarantie misschien niet van allen grond ontbloot, eene verandering daaromtrent thans uitermate gevaarlijk zijn zou. De vijftigjarige rentegarantie moest eigenlijk alleen als een aanloksel voor de kapitalisten tot deelneming worden beschouwd. Het liet zich zeer goed voorstellen, dat bij het bestaan van alle uitzigt dat de garantie na het vierde eener eeuw niet meer noodig zou zijn, toch de uitbreiding dier garantie tot 50 jaren in de concessien behouden moest blijven. Niet enkel het in 't leven treden der concessien, ook de deelneming aan de tot stand te komen spoorwegmaatschappijen moest, als men het land met spoorwegen wil begiftigen, zooveel mogelijk verzekerd worden.

III. De vraag werd geopperd, of art. 67 van de concessie der Noorderspoorwegen en het daarmede overeenstemmend art. 69 der andere concessie niet in de wet behoorden te worden opgenomen. Daardoor zou, meende men, het gevaar worden gekeerd, dat als de tegenwoordige concessionarissen niet in het vinden van genoegzame deelneming slaagden, of bijv. eene geldkrisis tusschen beide kwam, de termijn binnen welken de maatschappijen moeten zijn opgerigt, zelfs nog buiten den gestelden uitersten termijn wierd verlengd. Het kwam toch aan deze leden voor, dat bij het niet opnemen der aangehaalde artikelen in de wet zulk eene verlenging met wederzijdsch goedvinden mogelijk ware. De uiterste termijn was buitendien reeds lang genoeg, vooral indien men de bepaling zoodanig moest opvatten, dat boven en behalve de drie maanden, waarvan het onmiddelijk voorafgaand artikel gewag maakt, aan de concessionarissen nog zes volle maanden meer, dus in het geheel negen maanden tijd kon worden gelaten. Eene opvatting in dien zin, dat in geen geval de toegelaten tijdruimte, ook met de verlenging, de zes maanden overschrijden kon, zou zich meer aanprijzen. Na een half jaar, in vruchtelooze pogingen verspild, moest de zaak voor de tegenwoordige concessionarissen geacht worden hopeloos te staan en dus als afgedaan beschouwd, althans eene nieuwe tusschenkomst der wetgeving noodig geacht worden.

IV. In verband met het voorafgaande werd het vraagpunt opgeworpen, of elke der verleende concessien als een onafscheidelijk geheel moest worden beschouwd, zoodat, indien de artikelen, die uit hunnen aard bekrachtiging der wetgeving behoeven, door deze waren goedgekeurd, de Regering tegenover den wetgever ook aan al de overige gebonden was, zonder daarin meer eigenmagtig verandering te kunnen brengen. Er waren leden, die, in strijd met het zoo even geuit gevoelen, die onveranderlijk der bekrachtigde concessien boven allen twijfel stelden.

De Commissie van Rapporteurs, aan het einde van dit overzigt van het verhandelde in de afdeelingen gekomen, heeft het tot een opzettelijk punt van overweging gemaakt, of zij daaraan niet den vorm van een *Eindverslag* geven kon, hetgeen allezins aan de op het einde van de vorige zitting door de Kamer aangenomen motie van orde zou hebben beantwoord. Gelet echter op den aard en den omvang van de in de afdeelingen medegedeelde bedenkingen en in overeenstemming met den gebleken wensch van de groote meerderheid der leden, heeft de Commissie gemeend zich tot een *Voorloopig* Verslag te moeten bepalen.

Aldus vastgesteld den 15den October 1859.

SANDER.
MEEUSSEN.
SLICHER VAN DOMBURG.
VAN WINTERSHOVEN.
THORBECKE.

Te Haarlem, bij JOH. ENSCHEDÉ EN ZONEN.